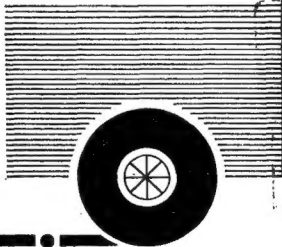


دكتور طلبة وهبه خطاب

المسئولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان دراسة قضائية مقارنة

مركز المجمع والفن
دار الفكر العربي



دكتور طه عبد الرحمن

مدرس القانون المدني
كلية الحقوق - جامعة عين شمس

المسئولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان « دراسة قضائية مقارنة »

طبعة الأولى والنشر
دار الفكر العربي

مقدمة

١ - تعد دراسات النقل من الدراسات التي تنقسم بأهمية كبرى
لا يمكن اغفالها .

وتتجسد تلك الأهمية في المقام الأول فيما يمثله النقل بصفة عامة ،
ونقل الأشخاص بصفة خاصة ، من أهمية اقتصادية حيث يعتبر بمثابة
العمود الفقري لاقتصاديات الدول ، التي يقاس تقدمها بتطور النقل
فيها . فالنقل « يعتبر أحد العناصر الرئيسية للمدينة منذ الوقت الذي
تجاوز فيه الإنسان حدوده الإقليمية لكي يتقايس على منتجاته الزراعية
والصناعية » (١) .

وعليه ، فإن تقدم الأمم لا ينفك عن تقدم النقل فيها .

٢ - وقد تضاعفت هذه الأهمية باختراع السيارة وتقدمه .

فقد تطور النقل بالسيارات في كل دول العالم ، ولم تعد السيارة
مجرد وسيلة كمالية للترفيه ، بل إنها قد أصبحت اليوم من الأدوات
الضرورية في الحياة .

وإذا أدركنا « أن السيارة تحتل في اقتصاديات الدول مكانا بارزا
لا يخلو من إثارة المتاعب للشعوب » (٢) فإن أهمية دراسات النقل تبدو

Pierre (Jossé) : Le problème des transports,
Paris, t. 1, p. 94.

(١) انظر :

Pierre : Op. cit., p. 107.

(٢) انظر :

ظاهرة في المقام الثانى فيها يثيره نقل الأشخاص من مشكلات قانونية: تتوقف على حسبها نتائج هامة بالنسبة للأفراد في المجتمع .

ولما كانت الاهمية الاقتصادية للنقل أمرا حظى ويحظى باهتمام الفكر الاقتصادى ، مما يعتبر بالطبيعة والمنطق خارجا عن نطاق الدراسة القانونية ، نأتى سوف أخصى هذه الدراسة لعلاج بعض المشكلات القانونية التى يثيرها نقل الأشخاص بواسطة السيارات .

٣ — ذلك أن تقدم صناعة السيارات ، الى جانب التوسع في استخدام الأمداد لها ، قد أدى الى كثرة عدد الحوادث . وعلى الرغم من التقدم الفنى لتلك الصناعة ، وما يتخذ من احتياطات لمنع وقوع الحوادث، أو للتقليل منه قدر الامكان ، فإن ازدياد عدد الضحايا فيها اثنا يعتبر ظاهرة لا يمكن اغفالها في القرن العشرين .

واذا كان المشرع في فرنسا ومصر قد تدخل لحماية طائفة من هؤلاء الضحايا ، كما هو الحال بالنسبة لما اذا كان المضرور من حادث السيارة هو أحد المارة في الطريق ، حيث اجماع من الفقه والقضاء في فرنسا ومصر على تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء غير الحية ،^١ والتي نص عليها المشرع في البلدين في المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ، فإن الصعوبات تثار بالنسبة لطائفة أخرى من المضرورين في حوادث السيارات ، ونقصد بهم الركابين بداخلها لحظة الحادث .

ويكمن مصدر تلك الصعوبات في أن القانون المدنى ، في فرنسا ومصر ، لم يتضمن أى نص يكلل حماية المضرور في تلك الطائفة .

٤ — وإزاء صمت المشرع في البلدين عن وضع تنظيم قانونى لمسئولية ناقل الأشخاص ، كان لابد أن يواجه الفقه القانونى جانباً من ملكاته ويكرس جزءاً من اهتمامه — وهذا هو دوره الطبيعى — للتغلب على تلك الصعوبات . ذلك أن الفقه يحوز دائماً تصبب السبق في توجيه

نظير المشرع نحو مسائل نقل الأثر عن تنظيمها ، وتخطيط القضاء
في التوصل الى حلول مستقرة يصدها .

ويمكن القول بأن نقل الأشخاص قد نال اهتمام مقته القانون
التجاري الذي تناوله باعتباره عقدا من العقود التجارية ، وبذل في
حراسته جهدا يستحق الثناء . أي أنه ركز اهتمامه على النقل بعوض .

٥ — ووسط جدل فقهي — لسنا بسبيل التعرض له الآن — حول
نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل بعوض ، استقر القضاء في
فرنسا ومصر — بعد خلاف استمر طويلا — على تطبيق قواعد المسؤولية
العقدية في النقل بعوض على أساس التزام بضمان السلامة افتراض
القضاء المذكور تضمن عقد النقل إياه . وايدته في ذلك غالبية الفقه .

٦ — ولم تنته الصعوبات عند هذا الحد بتطبيق قواعد المسؤولية
العقدية في النقل بعوض ، بل إلى جانب معارضة الفقه في جانب منه
لافتراض وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص
بعوض ، فقد ظهرت صورة أخرى لنقل الأشخاص .

وعلى الرغم من ارتباط وثيق بين تقدم الأهم وتطور وسائل
النقل فيها ، فإن صورة أخرى لنقل الأشخاص ، قد ظهرت مع ذلك
في فترة التطور الاقتصادي والاجتماعي الذي غدا يلاحق المجتمعات
في القرن العشرين ، هي نقل الأشخاص بالمجان . ذلك أن الزيادة
الهائلة في عدد السكان — خاصة في الدول النامية — بمعدل يفوق معدل
النمية ، وازدحام المدن الكبرى حيث تتركز جهات العمل الرئيسية ،
قد أدى إلى نشوء كثير من المشكلات والاختناقات ، نخص منها تلك
الاختناقات في وسائل المواصلات .

وينفض النظر عن الأسباب الجذرية لمشكلة المواصلات ووسائل
علاجها ، فقد تتدخل الدولة لإيجاد حلول لها . ومع ذلك فإن هذا التدخل
قد لا يكون عن فاعلية مؤثرة لشألة الإكاثيات الاقتصادية .

كل ذلك : انعجار سكاني ، مشكلات تنشأ عنه في نطاق وسائل
المواصلات ، تقاعس الدولة عن التدخل لحلها أو تدخلها بصورة غير
مؤثرة ، تضخم المشكلة وتفاقمها مع الوقت ، كل ذلك أوجب على الأفراد
ضرورة التصرف للتغلب على تلك المشكلات الخطيرة .

وقد تم ذلك باقتناء الأفراد الوسائل المناسبة مثل السيارات
والموتوسيكلات والدراجات البخارية .

كما لجأت كثير من المصالح والمؤسسات والشركات الى تخصيص
سيارات لنقل العاملين بها .

ولما كان الأمر يتوقف في الحالات السابقة على المقدرة الاقتصادية
من جهة ، ولما كانت هذه الحلول مقصورة على طوائف تتوثر لديها
المقدرة المذكورة من جهة أخرى فقد ظلت الأغلبية تعاني .

وإزاء ذلك ، فقد كان نظام الأتوستوب auto-stop وسيلة
في التغلب على تلك المعاناة . ويعتبر هذا النظام تطبيقاً نموذجياً لهذه
الصورة من صور نقل الأشخاص ، اعنى نقل الأشخاص بالجان .

وقد أصبح السفر مجانياً بطريق الأتوستوب مالوماً في كل دول
العالم ، ويمارسه الشباب والموظفون في أوروبا كل يوم . فنجدهم ينتظرون
في الطرق سيارة تحملهم الى المكان الذي يريدون الذهاب اليه (٢) .

وتبرز أهمية النقل المجاني في مصر مع انتشار نظام الأتوستوب
بها ، إذ أن عدداً من نوادي الأتوستوب قد بدأ يتأسس فيها ، وقد
بدأت أول محاولة لإنشاء نادى الأتوستوب سنة ١٩٦٥ ولكنها فشلت لأن
الدولة لم توافق على شهره بسبب الحوادث .

وقد أثرت المحاولا أخيراً عن إنشاء نادى الأتوستوب بالجيزة
سنة ١٩٧٢ وتم شهره في سنة ١٩٧٣ . وقد تم فتح مشروع له في عدة
محافظات أخرى .

(٢) انظر : مله محمد إبراهيم ، كتيب عن نظام الأتوستوب ، ١٩٧٣ .

وتبلغ هذه الأهمية حدا من الخطورة لا يستهان به إذا ادركنا
أن عدد الأشخاص الذين ركبوا بالمجان عن طريق الأوتوبوب خارجيا
قد بلغ سبعمائة شخص من أعضاء النادي المشار اليه .
هذا بالإضافة الى ألفى شخص من أعضاء هذا النادي يمثلون
الركاب بالمجان عن طريق الأوتوبوب داخليا (٤) .

وقد ساعد على انتشار هذا النظام ، تطور العلاقات بين الأفراد
في المجتمع ، فقد تغيرت العلاقة بين ملاك السيارات ودونهم ، ولم يعد
مالك السيارة — في كثير من الأحيان — يتصرف على أنها تخصه وحده ،
بل ظهرت الإمكانية نحو اعطاء الآخرين فرصة استخدامها . خاصة إذا
كانت تربطه بهم علاقة ما ، كعلاقة المعرفة أو الصداقة أو الزمالة في
المعمل . وقد أدت هذه الاعتبارات أيضا الى نشوء تطبيقات أخرى لنقل
الأشخاص بالمجان ، وتتمثل فيما يحدث يوميا في الحياة العملية بين
الأصدقاء .

ومع انتشار هذه الصورة ، فقد اكتسبت أهمية خاصة ، مع اطراد
تقدم صناعة السيارات وانتشار استخدامها من ناحية وتفاقم مشكلة
المواصلات وكثرة الحوادث وضحاياها من ناحية أخرى .

فإذا ما قبل شخص ركوب آخر معه في سيارته دون مقابل وعلى
سبيل المجاملة لتوصيله الى مكان ما أو للتنزه ، ووقع حادث ترتب عليه
إصابة الراكب ، الذي قد يلجأ الى مطالبة هذا الناقل بتمويض ، فأننا
نكون أمام الحلول الآتية :

نأما أن نقرر عدم مسئولية هذا الناقل ونضحي في هذه الحالة
بمصلحة المضرورة ، وأما نقرر مسئولية الناقل ومن ثم يعاقب
على مجاملته .

تناقض بين اعتبارين يصعب التوفيق بينهما .

(٤) انظر : نشرة نادي الأوتوبوب بالجيزة عن شهر يناير سنة ١٩٧٣ .

٧ - لم تكن هذه الصورة الأخيرة لنقل الأشخاص أكثر حظاً من نظيرتها الأولى ، من حيث اغفال المشرع عن وضع نظام قانوني لمسئولية الناقل عما أصاب الراكب بالمجان من حادث وقع أثناء نقله . فقد جاءت نصوص القانون المدني الفرنسى والمصرى خلوا من أى نص فى هذا الشأن .

وإذا كان هناك ما يشفع للمشرع الفرنسى صمته هذا لانه « كان مجهل هذه الصورة لنقل الأشخاص بالجبان وقت وضع القانون المدني » (٥) ، فإنا نأخذ عليه الاستمرار فى هذا الصمت حتى الآن . خاصة ، وإن ازدياد عدد ضحايا الحوادث فى هذا النقل ، قد أصبح ظاهرة بارزة لا يمكن التغاضى عنها .

حقاً ، لقد صدر فى فرنساً قانون ٢ مارس ١٩٥٧ بشأن تنظيم مسئولية ناقل الأشخاص مجاناً فى نطاق النقل الجوى والذي يعمل به فى ذلك النطاق منذ الحين المذكور ، إلا انه لم يصدر حتى الآن أى قانون مماثل فى نطاق نقل الأشخاص مجاناً بواسطة السيارات . وإن كان القانون المذكور يدل - ولا شك فى هذا من جانبنا - على بداية اهتمام المشرع الفرنسى بهذه الصورة من صور نقل الأشخاص .

٨ - وإذا كان الأمر كذلك بالنسبة للمشرع الفرنسى ، فليس هناك مبرر لصمت المشرع المصرى لأن هذه الصورة كانت بارزة أمامه وقت وضع القانون المدني ، بدليل تلك الإشارة العابرة من النقل المجانى فى الأعمال التحضيرية للقانون المذكور بخصوص عدم تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء غير الحية بالنسبة لما يقع من حوادث فى نطاق ذلك النقل .

Lefebvre : "De la responsabilité civile au cas de
trans gratuit des personnes par automobile". Thèse Paris,
1927, p. 2.

٩ — أما من الفقه ، فقد كان دوره في فرنسا — بخلاف المشرع هناك — ايجابيا . فقد أعطى اهتماما كبيرا للمسألة المتعلقة بمسئولية الناقل بالجان . وينفس القدر من الاهمية ، كانت عناية القضاء الفرنسى بالمسألة المذكورة ، باعتبار القضاء المرحح العملى لما يقع من حوادث في نطاق نقل الأشخاص .

وظل القضاء الفرنسى — شأنه في ذلك شأن الفقه — منقسما حول نظام المسئولية المدنية الذى يخضع له الناقل بالجان .

وكان السؤال هو : هل يمكن القول بتطبيق قواعد المسئولية العقيدية على أساس أن هناك عقدا في النقل المجانى ؟

وإذا لم يكن الأمر كذلك فلن تكون مسئولية الناقل بالجان سوى مسئولية تقصيرية . الا ان ثمة تساؤلا آخر في نطاق الأخيرة ومؤداة : هل يخضع الناقل بالجان لقواعد المسئولية القائمة على أساس اثبات الخطأ حيث يتمين تطبيق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى ، أم انه يمكن القول بتطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء غير الحية المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ؟

وقد طرحت هذه التساؤلات أيضا أمام الفقه والقضاء في بلجيكا .

وإذا كان القضاء المصرى قد أعطى جانبا من اهتمامه لموضوع المسئولية المدنية لناقل الأشخاص مجانا ، فإن هذه المسألة لم تلق في نطاق الفقه المصرى أهمية يعول عليها . وهنا يكمن الدافع الى اختيارنا لموضوع هذه الدراسة ، ذلك الى جانب أهمية الموضوع كما أوضحناها .

وستكون الدراسة تحت عنوان : « مسئولية ناقل الأشخاص المحسان » .

١٠ - خطة الدراسة :

يمكننا القول ، أن نتائج هامة تترتب على تحديد موضوع الدراسة في عنوان بالصفحة آتفة الذكر ، وتظهر آثارها المرجوة في تحديد الملامح الرئيسية للمشكلة محل الدراسة .

ذلك أن الدراسة سوف تنصب في المقام الأول على موضوع المسؤولية المدنية لنقل الأشخاص ، وتأسيسا على ذلك فاننى سوف استبعد من نطاق هذه الدراسة المسائل المتعلقة بنقل الاشياء (٦) .

وحتى في هذا النطاق الذى حددناه ، فان دراستنا سوف تكون مقصوره على نقل الأشخاص بالجان دون غيره . وعليه فاننا لن نعرض للمسألة محل الدراسة في نطاق النقل بعوض الا بالقدر الذى يساعد على كشف وايضاح بعض المسائل في النقل المجانى .

وفضلا عما تقدم ، فان من النتائج الجوهرية أيضا ، ان دراستنا في الحدود السابقة سوف تكون مقصورة على ذلك النقل الذى يتم بواسطة السيارات .

ونتصد بالسيارة كل مركبة معدة للسير على الطرق سواء كانت تسير بقوة الدفع الذاتى أو غيرها . ولا يهم ان تسير على عجلتين أو أكثر (٧) .

ومن ثم فان هذا التعريف يشمل ، الى جانب السيارة بمعنى الكلمة ، الموتوسيكلات بانواعها والدراجات البخارية والمركبات التى تجرها الدواب .

(٦) انظر من نل الاضياء بالجان : 3، t. Droit des transports, Rudière fasc. 1, 1960, p. 143, No. 1303.

ويقول : قد يقوم قائد سيارة بنقل اشياء من مكان لآخر على سبيل المجاملة - ويرى ان ذلك يضمن عناصر مماثلة لعناصر الوكالة أو الوديعة .

(٧) انظر في تعريف السيارة : أحمد سلامة ، الزمن الطليق للبلقون ، ١٩٦٨ ، رقم ٤٤ ، ص ٧٧ - وانظر أيضا محمد ايوب شنب ، رسالة في المسؤولية عن الاشياء ، ١٩٥٧ ، ص ٥٦ ، رقم ٢٨ .

وعلى ذلك فإننا سوف نستبعد من نطاق الدراسة ذلك النقل بوسائل أخرى غير السيارات مثل السكة الحديد والدواب . كذلك فإن حراسنا لن تشمل ذلك النقل الذي لا يتم برا .

فبالنسبة للنقل بالسكة الحديد فإنه لا يتصور أن يتم مجانا دون أى مقابل . وحتى في الحالات التى يمكن أن يتم فيها دون مقابل نقدي ، كما هو الأمر بالنسبة للتصاريح المجانية التى تمنحها هيئة السكة الحديد للعاملين بها ، فإن المجانية فيها لا تعدو كونها مجانية ظاهرية ، وأن النقل في الحقيقة هو نقل بعوض كما سنوضح خلال الدراسة . أما من النقل المجاني بواسطة الدواب ، فإنه نادر جدا في الحياة اليوم ، ولم نعتبر على أمثلة عملية له في نطاق القضاء الا بالنسبة لذلك النقل الذي يتم بواسطة عربات تجرها دواب مثل الجياد وهو أمر سوف نعرض له . ومع ذلك ، فإننا سوف نشير في الخاتمة الى مدى ملائمة تطبيق نظام المسئولية الذي سنقول بخضوع الناقل بالمجان بواسطة السيارة له . بالنسبة لصاحب الدابة الذي يقوم بنقل شخص على ظهر دابته بالمجان .

أما عن النقل الذي لا يتم برا ، فإننا لن نتطرق الى بحث المسألة .
محل الدراسة في نطاق النقل الجوي (A)

(A) انظر من النقل الجوي الدولي بالمجان : فروت أليس الإسيوطي ، مسئولية النقل الجوي في القانون المعاصر ١٩٦٦ ، رقم ٦٢ ص ٩٢ : ويقول أن أحكام اتفاقية مونسوينا لا تدرى الا على النقل بمقابل ، وتدرى على النقل المجاني الذي تقوم به محاولة النقل . أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، ١٩٧٢ ، رقم ٢١٠ ص ٢٣٥ ويقوم لقد أخفست اتفاقية وارسو (م ١/١) لأحكامها بمعنى عمليات النقل الجوي . ويقصد به ذلك للنقل الذي يتم غالبا لصالح الدعاية لتلك المؤسسات . ويشترط لذلك أن تقوم به منشأة النقل الجوي .
وعن النقل الجوي الداخلي بالمجان في فرنسا : انظر :

Ripert : "La responsabilité dans le transport aérien, L. 2, Mars 1957". D. 1957, chron., p. 79 et s.

ونظرة القانون المذكور حيث يتضمن أثبت خطأ الناقل :

Bemathar : "La responsabilité du transporteur aérien en droit français après la 1 du 2 Mars 1957". Thèse Paris, 1962.

Juglart et Pontavice : Note, J.C.P., 1969—2—15752.

١٠- والبحرى (٩) .

وبعد كل ما تقدم فإن ملاحظة أخيرة نرى إبداءها بشأن تحديد ملامح هذه الدراسة وهى : ان دراستنا لمسئولية الناقل بالمجان فى الحدود التى ذكرناها انما تتطلب أولا تحديد المقصود بالنقل المجانى .

هل يقصد به ذلك النقل الذى يتم بشئ مقابل نقدى أم أنه يقصد به ذلك النقل الذى يتم دون أى مقابل نقدى أو غيره ؟

ولذا فانه من الضرورى ان نحدد مفهوم مجانية النقل . ليس هذا فقط بل انه من المتعين تحديد صور هذ النقل ايضا .

وفى ضوء ما تقدم ، فإن دراستنا — محدده على النحو سالف الذكر — سوف تلح فى قسمين رئيسيين يسبقهما باب تمهيدى ، وأخيرا الخاتمة .

الباب التمهيدي : المقصود بالنقل المجانى .

القسم الاول : مسئولية الناقل بالمجان فى القانون الوسمى .

القسم الثانى : تأصيل مسئولية الناقل بالمجان .

الخاتمة : نحو نظام موحد لمسئولية ناقل الأشخاص بصفة عامة .

(٩) وقد انتهت محكمة النقض الفرنسية الى تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل البحرى الذى يتم مجابله . فى قضية أصيب فيها زوجلى ربكا على ظهر سفينة للزمره واصيبا على اثر حادث وقع لهما وترتب عليه وفاة الزوجة . قام ورثتها برفع دعوى تعويض على اسس المادة ١٢٨٤ / ١ مكنى ضد مالك السفينة . وقالت النقض الفرنسية ان المسئولية المخصوص عليها فى هذه المادة يمكن ان يحتج لها ضد حارس الشئ من جانب الركاب مجابله مالم ينص القانون على غير ذلك . وانما لمحت ان محكمة الاستئناف تكون قد خالفت النص المخبر اليه فى حالة رفضها دعوى التعويض التى تستند اليه بحجة انه بشرط التمسك بالمرور به أن يكون الابر مخطئا بنقل بعبوض أو على الاقل نقل قائم على محللة للتاعل .

V. Cass. Civ. 5-3-1969 : Rec. systématique de jurisprudence commentée 1972 — 1, p. 43.

الباب التمهيدي

المقصود بالنقل المجاني

١١ - تمهيد وتقسيم :

ذكرت فيما سبق ، أن هذه الدراسة تهدف الى تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له ناقل الأشخاص مجاناً . الا انه ، يجب ألا يغيب عن الأذهان ، أن بحث هذا النظام ، يفترض بالضرورة وضوح فكرة النقل المجاني . ومن ثم ، فائناً نقسائل عن المقصود به ؟ فإذا ما توصلنا اليه ، فائناً سوف نتطرق بعد ذلك الى بحث موضوع المسؤولية .

يبين من الرجوع الى احكام القضاء ، أن تعدد صور نقل الأشخاص كان له اثره البارز قانوناً فيما يتعلق بتحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل في كل صورة منها .

وتتمصيل الأمر ، أن القضاء الفرنسي قد ربط بين تحديد هذا النظام ، وطبيعة النقل محددة على أساس وجود المقابل أو انعدامه ، ومن حيث نوعه إذا وجد .

فقد استقر القضاء الفرنسي على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية ، إذا كان الناقل قد تعهد بموجب عقد نقل بتوصيل المسافر ، في مقابل أجر نقدي التزم الأخير بأدائه للأول بموجب هذا العقد . واستند في ذلك الى التزام بضمان السلامة ، افترض وجوده في العقد المشار اليه (١) .

بيد أن هذا القضاء اتخذ مسلكا آخر إذا لم يتوافر هذا المقابل النقدي . فعلى حين اتجه إلى تطبيق قواعد المسؤولية عن الأخطاء إذا كان النقل قد تم دون مقابل نقدي ، لكنه يتضمن مقابلا من نوع آخر كان تكون للنقل مصلحة في عملية النقل (٢) ، نجده يتجه إلى تطبيق قواعد المسؤولية التصرفية على أساس إبات الخطأ إذا كان النقل قد تم دون أى مقابل (٣) . وإن كان قد عدل في نطاق الحالة الأخيرة إلى تطبيق قواعد المسؤولية عن الأخطاء (٤) .

وأول ما يلاحظ على القضاء السابق ، أنه اتخذ فكرة المقابل معيارا لتحديد طبيعة النقل التي ربط بينها وبين نظام المسؤولية الذى يخضع له الناقل .

وتأسيسا على فكرة المقابل ، كما وردت في القضاء الذى ذكرناه ، هاتنا نستطيع أن نحدد صورتين رئيسيتين لنقل الأشخاص :

الصورة الأولى : نقل يتم بمقابل نقدي حيث يوجد مقد نقل .

الصورة الثانية : نقل يتم دون أن يحصل الناقل على مقابل نقدي .
وإنما قد يحصل على مقابل من نوع آخر وقد
لا يحصل على أى مقابل .

وامصطلح القضاء الفرنسى على تسمية الأولى بالنقل بمؤوض
transport titre onéreux فيما اصطلح على تسمية الثانية بالنقل
الاجائى transport gratuit .

Cass. Civ. 14-3-1958 : J.C.P., 1958-2-15674, note, Esmein. (٦)

Cass. Civ. 27-3-1928 : D.P. 1928-1-145, note Ripert, S. 1928-1-353, note Geny-Gaz. Pal., 1928-1-66. (٧)

Cass. Ch. Mist. 20-12-1963 : J.C.P., 1969-2-15756. (٨)

وترتيباً على ما تقدم ، فائناً نستطيع القول ، أنه لا يقصد بالمجانبة انعدام المقابل من أى نوع كما يوحي المدلول اللفظي للكلمة لأول وهلة ، وإنما تعنى بداية - وحسب مفهوم مالى - انعدام المقابل النقدي . ولكن قد يتوافر المقابل من نوع آخر وقد لا يتوافر ، فهى مجانية مالية بالمعنى الواسع .

وعليه ، فائناً نقصد بالنقل المجائى - حسب مفهوم مالى واسيع للمجانبة - ذلك النقل الذى يتم دون ان يحصل فيه الناقل على اجر نقدي ، ولكنه قد يحصل على مقابل من نوع آخر وقد لا يحصل على مقابل مطلقاً .

وبالإضافة الى ما تقدم ، فائناً نستطيع أن نلاحظ أيضاً ، ومن استقراء أحكام القضاء الفرنسى ، أنه قد فرق في نطاق النقل المجائى بالمعنى الواسع ، بين ذلك النقل الذى يتم بمقابل غير نقدي كأن تكون للناقل مصلحة في عملية النقل وهو ما اصطلح على تسميته بالنقل القائم على مصلحة للناقل ، *transport intéressé* وذلك النقل الذى يقوم به الناقل دون حصوله على أى مقابل من أى نوع ، وإنما يقوم به على سبيل المجاملة البحثية واصطلح على تسميته بالنقل مجاملة *transport bénévole* مما يستنتج منه بالضرورة ، وفي نطاق الحالة الأخيرة ، معنى آخر للمجانبة ، مقصوداً بها انعدام المقابل من أى نوع ، وهى المجانية بالمعنى الضيق .

ونستخلص من ذلك اذا ، أن النقل القائم على مصلحة للناقل ، والنقل مجاملة ، يكونان معاً وجهين لصورة واحدة ، هى النقل المجائى .

وعلى ضوء ما سبق ، فائناً نستطيع أن نقسم دراستنا الى هذا الباب الى فصلين ، وذلك تأسيساً على التدرج في نطاق فكرة المقابل :

الفصل الاول : المقصود بالنقل القائم على مصلحة للناقل .

الفصل الثانى : المقصود بالنقل مجاملة .

الفصل الأول

المقصود بالنقل على مصلحة للناقل TRANSPORT INTERESSE

١٢ - تمهيد وتقسيم :

ذكرت أن المجانية تعنى بداية - حسب مفهوم واسع - انعدام المقابل النقدي . وغير بعيد من الذاكرة أنها تعنى أيضا - حسب مفهوم ضيق - انعدام المقابل بصورة مطلقة .

وقد توصلنا ، في نطاق المعنى الأول للمجانية ، الى تحديد أحد وجهي النقل المجاني ، وهو النقل القائم على مصلحة للناقل . فما هو المقصود بهذا النقل ؟

وبغلا من ذلك ، لما نتساءل عن طبيعة المصلحة التي تكون للناقل في عملية النقل . هل تكفي أى مصلحة مهما كانت طبيعتها ، مادية أو معنوية ؟ أم أنه يشترط أن تكون مادية ؟

ليس هذا فقط ، بل اننا نتساءل عن تأثير المصلحة المحتملة للناقل ؟

وأخيرا ، فان تساؤلا يطرق الأذهان مؤداه : هل يشترط أن تكون المصلحة للناقل فقط لكي نكون بصدد « نقل قائم على مصلحة للناقل » وتكون بذلك هي الصورة الوحيدة لهذا الوجه من وجهي النقل المجاني ، أم ان هناك صورا أخرى له ؟

وعلى مقتضى ما تقدم ، لما نتساءل ان تقسم دراستنا في هذا الفصل الى ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل .

المبحث الثاني : تأثير المصلحة الأدبية والمحتملة .

المبحث الثالث : صور النقل القائم على مصلحة للناقل .

المبحث الأول

تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة الناقل

١٣ - تقسيم :

ينضج لنا من تقصى أحكام القضاء الفرنسي التي ذكرناها من قبل ، أن هناك اختلافا في المعاملة التي يخضع لها الناقل ، اختلافا نجد مصدره في تنوع طبيعة النقل على أساس فكرة المقابل . ولذا ، فإن أهمية بالغة تتطاف بتحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل . ولما كان الأمر كذلك ، فانه يكون من الأمور المنطقية أن نتكلم أولا : عن أهمية توضيح المقصود بالنقل القائم على مصلحة للناقل تحديدا للمفهوم ، قبل أن نحدد هذا المفهوم .

١٤ - أولا - أهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة

الناقل :

إن تحديد المقصود بالنقل القائم على مصلحة للناقل ، أمر ينطوي على أهمية بالغة ، نظرا لاختلاف الأحكام التي يخضع لها الناقل ليه . من تلك التي يخضع لها نظيره في الصور الأخرى لنقل الأشخاص . نذكرنا من قبل أن القضاء الفرنسي قد ربط بين تحديد نظام المسئولة الذي يخضع له الناقل وطبيعة النقل محددة على أساس وجود المقابل أو انعدامه ومن حيث نوعه إذا وجد .

ولما كنا قد توصلنا إلى تحديد عدة صور لنقل الأشخاص بناء على فكرة المقابل ، فإن من الطبيعي أن يحظى تحديد ماهية كل منها بأهمية خاصة ، لارتباط ذلك بتحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل في كل صورة منها . ليس هذا فقط ، بل إن الأهمية تتجسد في ناحية أخرى ، تتعلق بالاستفادة من الضمان الناتج عن التأمين الإجباري . فقد ينص في الوثيقة على استبعاد النقل بموضع من الضمان . وهنا

يقرر التساؤل عما إذا كان هذا الاستبعاد يشمل النقل القائم على مصلحة للناقل أم لا ؟ وسوف نوضح كل ذلك .

١٥ - (١) الأهمية من حيث نظام المسؤولية :

تظهر جلية ، من حيث تحديد نظام المسؤولية الذى يخضع له الناقل ، أهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل . تلك الأهمية التى بدأت مع تفرقة النقص الفرنسية فى نطاق النقل المجانى بالمعنى الواسع ، بين نظم المسؤولية الذى يخضع له الناقل فى كل من النقل القائم على مصلحة له والنقل مجاملة ، وهما وجهى النقل المجانى . وتبرز الأهمية أيضا بتطبيقاتها لقواعد المسؤولية المقيدة فى النقل بعوض فيها يطلق بالنقل بعوض حيث يوجد عقد نقل يتضمن مقابل نقديا . يقع عبء الوفاء به على عاتق المسافر ، نجد أن القضاء الفرنسى ، وكذا القضاء المصرى (٥) ، قد أخضع الناقل بعوض لقواعد المسؤولية المقيدة ، والتى على عاتقه التزاما بضمان السلامة ، يلتزم بمقتضاه بتوصيل هذا المسافر سالما معافى إلى جهة الوصول والا تحققت مسؤوليته التعاقدية . وما على المسافر المصاحب إلا أن يثبت العقد وأن حادثا قد وقع والحق به . شرا . ولا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية ، إلا بالثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو السبب الأجنبى مثل فعل المضرور أو فعل الغير . أما فيما يتعلق بالنقل المجانى - مقصودا بالجانية خلو النقل من المقابل النقدي - فقد ذهب غالبية أحكام القضاء الفرنسى إلى رفض المسؤولية المقيدة وتطبيق المسؤولية التقصيرية . وفى نطاقها ، اتجه هذا القضاء إلى التفرقة بين النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة . فبينما أجاز للمضرور فى الأول التمسك ضد الناقل بقواعد المسؤولية من الاتساع نجد أنه قد حظر ذلك على المضرور فى الثانى ، وأوجب عليه إثبات خطأ ناقله .

(٥) انظر فيما بعد القسم الثانى من الرسالة .

يتضح لنا مما تقدم ، أهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة الناقل من حيث نظام المسؤولية الذى يخضع له الناقل ومن ثم ، نهي أهمية تتعلق ايضا بضمان حصول المضرور على حقه فى التعويض فى نطاق النقل بموضع النقل والقائم على مصلحة للناقل ، وتعرضه لفقدان هذا الحق فى النقل مجاملة ، حيث يفشل غالبا فى اثبات خطأ الناقل .

وإذا كانت أهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل تبدو ظاهرة فى حالة ما إذا كان الراكب قد أصيب على اثر حادث وقع للسيارة منفردة ، فانه تبدو كذلك ايضا ، ومن حيث نظام المسؤولية ، إذا كان الحادث قد نتج من تصادم السيارة التى يستقلها الراكب مع سيارة أخرى . نفي هذه الحالة لاثبت انه يجوز للراكب المضرور فى النقل القائم على مصلحة للناقل ، أن يرجع على حارس السيارة الأخرى بتعويض كامل مما أصابه ، على أساس قواعد مسؤولية حارس الأشياء . أما فى النقل مجاملة ، فانه إذا لم يتمكن المضرور من اثبات خطأ من قام بنقله فانه لن يستطيع الرجوع على حارس السيارة الأخرى ، التى دخلت فى تصادم مع السيارة التى يستقلها ، الا بنصف تعويض . سوف نعرض للأمر بالتفصيل فيما بعد (٦) .

ولكن يجب ألا يفوتنا أن نذكر ، أن تلك الأهمية قد فقدت قيمتها فى نطاق النقل المجانى بالمعنى الواسع ، فى فرنسا على الأقل ، منذ أن اتجهت محكمة النقض هناك الى تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء فى النقل مجاملة (٧) . أن وحدة نظام المسؤولية الذى يخضع له الناقل بالمجان فى فرنسا ، كان لابد أن تؤدي الى زوال أهمية تحديد المقصود بالنقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة ، باعتبارهما وجهى صورة واحدة هى صورة النقل المجانى .

(٦) انظر فيما بعد ، تصادم السيارات والنقل المجانى .

(٧) انظر حكم النقض الفرنسى فى ١٩٦٨/١٢/٢٠ ، ينشر اليه هنا سبق ص ١٥ .

وإذا كانت تلك الأهمية قد تعدت قيمتها في نطاق النقل المجاني بالمعنى الواسع إذا كان الجاني قد وقع من السيارة بصورة منفردة ، فإن الأمر لا يختلف أيضا بالنسبة لما إذا كان الحادث ناتجا عن تصادم بين سيارتين . حيث يجوز للراكب ، في النقل القائم على المصلحة والنقل مجاملة أن يرجع ، بموجب القضاء الجديد لحكمة النقض الفرنسية المشار إليه فيما سبق ، على كل من النقل وحارس السيارة الأخرى بتواعد المسؤولية عن الأشياء .

ولخيرا ، فإنه يمكننا القول ، بأنه إذا كانت تلك الأهمية قد تعدت كل قيمة لها في نطاق النقل المجاني ، فإنها تظل قائمة بالمقابلة بين النقل المجاني من جهة والنقل بعوض حيث يوجد عقد نقل من جهة أخرى ، لاختلاف نظم المسؤولية في كل منهما . فالمسئولية تقصيرية في الأول بينما هي عقدية في الثاني . ومن المسلم به أن هناك اختلافا في الأحكام بين نظامي المسؤولية السابقين . أما في نطاق القضاء المصري ، فإنه يبدو لنا من استقراء أحكامه ، أنه لم يتكلم عن النقل القائم على مصلحة للنقل في نطاق فكرة النقل المجاني . ولكنه مرق بين نقل مجاني لا يحصل فيه النافذ على أي مقابل حيث قال بتطبيق قواعد المسؤولية الضمنية (أ) ، ونقل بعوض يتم بمقابل نقدي وطبق فيه قواعد المسؤولية العقدية على أساس الالتزام بضمان السلامة الذي افترض تضمن عقد النقل أياه .

١٦ - (٢) الأهمية من حيث الاستفادة من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري :

لقد قرر المشرع الفرنسي نظام التأمين الإجباري على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات بموجب قانون ١٩٥٨/٢/٢٧ ، ومرسوم ١٩٥٩/١/٧ (١) .

(أ) انظر فيما بعد الفصل الخامس بالمعنى التقصيري .

(١) انظر في شرحها : Besson : "L'assurance automobile obligatoire". J.C.P., 1959-1-1476.

L. du 27-2-1958 : J.C.P., 1958-3-23003.

وانظر النصوس

L'ordonnance du 7-1-1959 : J.C.P., 1959-3-24011.

وذهب الفقه في فرنسا الى القول ، بأن الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري « لا يغطي فقط المسؤولية التقصيرية في مواجهة الغير لها كان ، وفي مواجهة الأشخاص المتقولين بالمجان ، ولكنه يشمل أيضاً المسؤولية العقدية في مواجهة الشخص المتقول بعوض » (١٠) .

الا أنه ، من المعروف في فرنسا ، أنه من الممكن ان يشترط صراحة في وثيقة التأمين ، استبعاد بعض صور النقل من الضمان الناشئ عنه . وقد يرد هذا الاستبعاد على النقل بعوض transport à titre onéreux.

لماذا ما أدرج في الوثيقة شرط صريح مؤداه استبعاد النقل بعوض من الضمان الناشئ عن التأمين ، يثور التساؤل عما اذا كان هذا الاستبعاد يشمل أيضا النقل القائم على المصلحة للنقل لانه يتضمن مقابلا وان اختلف نوعه ؟

ذهبت بعض المحاكم في فرنسا الى التسوية بشأن هذا الاستبعاد ، بين النقل بعوض القائم على مصلحة للنقل .

ففى حكم لمحكمة استئناف مونتيليه في ١٢ فبراير ١٩٣٢ ، قضى باخضاع النقل القائم على مصلحة للنقل لمعاملة النقل بعوض فيما يتعلق باستبعاد هذا النقل من الضمان الناشئ عن التأمين (١١) . وقالت انه اذا كان هناك شرط في وثيقة التأمين مؤداه ضمان مسؤولية المؤمن له

Besson : "Les conditions générales de l'assurance de responsabilité automobile obligatoire". Paris, 1960, p. 29, No. 22. (١٠)

Besson : "Le transport gratuit et l'assurance". Rev. 1958, p. 361, notamment p. 364. (١١)
Sidibe (G.) : "Les garanties assurance automobile obligatoire en France et au Mali". Thèse Paris, 1970, p. 93.

Cour d'Appel de Montpellier : 12-2-1932 : Rev. gén. ass. terr., 1932, p. 566. (١٢)

من الحوادث الجسمانية *accidents corporels* التي يمكن أن تقع للغير المنقول مجسدا *gratuitement* ، فان ذلك لا ينطبق عندما لا يتم النقل على سبيل المجاملة ، ولكن النقل قسام به بقصد اتهم مهمة مشتركة *affaire commune* .

وسلكت محكمة كولمار نفس الإجراء . فقد رفضت شركة التأمين تغطية الخطو بدعوى أن الحظنة لا يضمنه العقد المبرم بينها وبين الناقل ، وإن التامين لا يغطي - بهوجب بنود العقد - إلا مسؤوليه المؤمن به من الحوادث الجسمانية *accidents corporels* التي تقع للأشخاص المنقولين بالمجان . وقالت المحكمة تعليقا على ذلك بأن الراكب لم ينقل على سبيل المجاملة من جانب الناقل ، ولكنه نقل تنفيذا لالتزام مقدي ، ولا تكون شركة التأمين مسئولة عن التعويض المستحق للراكب المصاب .
بالوئعة تستبعد كل نقل ليس مجاملة (١٣) .

ولكن ذهبت بعض المحاكم في فرنسا الى العكس وكانت الغاية التي استهدفتها تتمثل في ضمان التعويض للضرور قدر الامكان .

ومنها محكمة نيم في حكم بتاريخ ٢١ يناير ١٩٣٥ فقد ادعت شركة التأمين بأن الناقل ليس له الحق في الضمان بحجة انها لا تضمن حوادث النقل بعوض *onéreux* ، لأن النقل قد تم بمقابل في القضية ، فانه يعتبر معاوضة ويستبعد من الضمان . وقالت المحكمة في رفض ذلك انه عندما يتم النقل لمصلحة النقل والراكب ، فانه ليس نقل بعوض وليس نقل ينطوي على المجاملة البحتة . ومن ثم فان المؤمن لا يستطيع في حالة وقوع حادث للراكب ، أن يتسك بشرط ورد في وثيقة التأمين يتمثل محواه في استبعاد الحوادث التي تصيب الأشخاص المنقولين بعوض (١٤) .

Cour d'Appel de Colmar : 28-4-1936 : Rev. gén. ass. (١٣)
terr. 1936, p. 1063.

Cour d'Appel de Nimes : 21-1-1935. Rev. gén. ass. (١٤)
terr. 1936, pp. 341-342.

وقضى أيضا ، بأنه إذا كان المسافر قد نقل بالجان دون أن يدفع أجر بمعنى الكلبة . ولكنه ساهم في نفقات السفر ، أو كانت له مع الناقل مصلحة مشتركة في النقل ، فإن النقل العالم على مصلحة للناقل يشبه المجاني ، بحيث يكون النقل مجانيا فيها يطلق بالتأمين ولا يكون كذلك فيها يطلق بالمسؤولية . وأوجب المحكمة على المستأمن ضمان المرور الذي ألم بالمسافر من حادث وقع في نقل ينطوي على مصلحة لكل من الناقل والمسافر (١٥) .

وأكد محكمة النقض الفرنسية الاتجاه الأخير ، وقالت إن النقل العالم على مصلحة للناقل ليس نقل بعوض لعدم وجود الأجر النقدي ، وليس نقل مجاملة من جانب المستأمن (الناقل) لأن له مصلحة فيه . وقالت أنه يتعين اعتباره مجانيا ومن ثم يغطيه التأمين .

وقالت في تأكيد ذلك : أنه إذا كانت الوثيقة تصبغ من الضمان كل شخص من الغير ثم نقله بعوض ، فإن محكمة الاستئناف التي أوجبت الضمان على حائق المؤمن ، في الحادث الذي وقع لاثنتين من المسافرين ، قام المستأمن بنقلهما بعد زيارتهما شقته لمناسبة مسألة تجهيزها *Installation* ، تكون قد بررت تضامنا بقولها إن هذا النقل وإن كان قد تم دون أجر نقدي *non payant* فإنه لم يتم على سبيل المجاملة البحتة من جانب المستأمن المدفوع بمصلحة شخصية دون أي هدف تجاري ، حيث تستطيع أن تستنتج من هذه الظروف أن النقل مجاني ويغطيه التأمين (١٦) .

Trib. Civ. d'Ambert : 10-7-1936. Rev. gén. ass. terr. (١٥)
1937, p. 180.

Cass. Civ., 7-7-1938 : Bull. Civ. 1938-1-290, No. 260. (١٦)

وقد أكدت ذلك من قبل في حكم لدائرة العرائش بتاريخ ١٩٣٢/٢/٢٥ حيث قالت إن النقل العالم على مصلحة للناقل ليس نقل يشبه الاستعجار من الضمان ، بل نقل مجانيا يستفيد المفعول من الضمان .

Rev. gén. ass. terr. 1933, p. 600.

انظر الحكم :

ولذلك أن الاتجاه الأخير المتعلق بعدم شمول شرط استبعاد النقل بمعوض من الضمان للنقل القائم على مصلحة للنقل إنما يتفق مع ما توصلنا إليه من تحديد لمقصود النقل المجاني لكونه يتم دون مقابل نقدي وإن كان يتضمن مقابلا من نوع آخر .

أما فيما يتعلق باستفادة الراكب من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري في نطاق التأمين المصري ، فقد ورد في الشروط العامة للحقة بقرار وزير المالية والاقتصاد رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ بتنفيذ حكم المادة الثانية من قانون التأمين الإجباري . وجاء فيها أن التزام المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السرات يسرى لصالح الغير المصاب أي كان نوع السيارة التي وقع منها الحادث ولصالح الركاب من حوادث السيارات الآتية : سيارات الأجرة ونحت الطلب وسيارات النقل العام للركاب وسيارات النقل الخاص وسيارات الاسعاف وسيارات التنقل المسموح بوجود ركاب بها (١٧) .

ويتضح من النص أن القرار قد فرق ، بشأن استفادة الركاب من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري ، بين طائفتين :

الطائفة الأولى : ركاب السيارات والموتوسيكلات الخاصة ، حيث حظر عليهم المشرع الاستفادة من الضمان دون تفرقة بين ما إذا كان النقل قد تم بأجر أو بدون أجر (١٨) .

الطائفة الثانية : وتشمل ركاب باقي أنواع السيارات الأخرى غير السيارات والموتوسيكلات الخاصة ، حيث أجاز لهم لمشرع الاستفادة من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري ، دون تفرقة بين النقل بأجر أو بالنقل بغير أجر (١٩) .

(١٧) انظر : النشرة التشريعية ، ديسمبر سنة ١٩٥٥ ص ٢٩٤٤ .
انظر بالتفصيل فيما بعد القسم الثاني من الرسالة : فكرة التأمين الإجباري مهووز
لتطبيق المسؤولية من الأشياء في النقل مجانية .

ونلاحظ من ذلك اذا ، انه لا توجد أهمية في مصر للترقة بين النقل
بعض والنقل الجاني فيما يتعلق بالاستفادة من الضمان الناشئ عن
التأمين الإجباري ، بخلاف الأمر في فرنسا .

ومن المنطقي الآن ، وبعد إبراز أهمية تحديد مفهوم النقل القائم على
مصلحة الناقل ، أن ننقل الى تحديد هذا المفهوم .

١٧ - ثانيا : مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل :

خلص الينا مما مر ، أن خطورة لا يمكن تجاهلها ، يتعرض لها
الراكب في فرنسا ، من حيث نظام المسؤولية والاستفادة من الضمان
الناشئ عن التأمين الإجباري . ولما كان تجاوز هذه الخطورة ، يتوقف
على تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل ، كان لابد من البحث
عن معيار لتحديد ذلك النقل .

على صعيد القضاء ، اتجهت محكمة النقض الفرنسية ، بغية
تحديد النقل القائم على مصلحة للناقل ، الى اتباع معيار سلبي غير محدود
في نظرنا . فقد أخذت المحكمة المذكورة في اعتبارها مصلحة الراكب
المضروب فقط .

ونفكر من قضائها ما يدل في اعتقادنا على مقصودها هذا :

« حيث أنه يتضح من اثباتات الحكم محل الطعن
Constatations de l'arrêt attaqué أن الراكب قد نقل في سيارة
الأول (الناقل) بقصد تجربة السيارة لمصلحة المضروب » (٢٠) .

وقد عدلت النقض الفرنسية عن موقفها السابق ، بحكم لدائرة
المرائض قررت بمقتضاه أن النقل بالسيارة لا يكون على سبيل المجاملة
عندما يتم مصلحة الناقل (٢١) .

Cass. Civ. 7-1-1929 : S. 1929-1-249, note Esmein.

(٢٠)

Cass. Req. 1-8-1933 : Gaz. Pal. 1933-1-865.

(٢١)

ومتدى ، فالتى لا اتفق مع محكمة النقض الفرنسية فيما ذهبت اليه من اعتماد على مصلحة الراكب المضرور ، لتحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للنقل .

فالمقصود بهذا النقل ، وفقا لما توحى به الفاظ العبارة الأخيرة وتخصب المفهوم الواسع للنقل المجائى ، انه ذلك النقل الذى يحصل فيه النقل على مقابل غير نقدى . ومن ثم ، فانه يتمين اعتبار هذا المقابل ومن يتقاضاه ، ميسلا فى تحديد مفهوم هذا النقل .

كذلك ، فالتى ذكرت من قبل ان القضاء الفرنسى قد ربط بين طبيعة النقل محددة على اساس فكرة المقابل ونظام المسؤولية الذى يخضع له النقل . وربطت على ذلك نتيجة مؤداها ان ثمة اهمية لا يمكن اغفالها ، تتعلق بتحديد طبيعة النقل على اساس فكرة المقابل - وهو معيار سلكناه فى تحديد النقل المجائى - لارتباط ذلك بتحديد نظام المسؤولية الذى يخضع له النقل . ولما كان الامر كذلك ، كان يجب على المحكمة ان تبحث المسألة من جانب النقل ، وما اذا كانت له فى النقل مصلحة أم لا ؟ وهو ما جعلته دائرة المراضى . وتبيل فى تأكيد ذلك « ان المسؤولية تقع على عاتق الناقل وليس المضرور . ومن هنا ، فانه من المتعين بحث المسألة من زاوية المسؤولية » (٢٢) .

يتضح اذا ، كيف ان محكمة النقض قد اخفت فى اعتبارها هذه المرة ، مصلحة الناقل متعللا لتحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة الناقل . وتأسيسا على ذلك ، فالتا نستطيع ان نحدد المقصود « بالنقل القائم على مصلحة للنقل » بأنه ذلك النقل الذى يتم لمصلحة الناقل ، ولا يهم ان تتعلق بالنقل مصلحة للمضرور (٢٣) .

Poupard : "Les ayants droit d'une victime d'un accident d'automobile, responsabilité et assurance". Thèse Paris, 1963, p. 34. (٢٢)

Dupeyroux : "Contribution à la théorie générale de l'acte à titre gratuit". Thèse Toulouse, 1955, p. 82, No. 71. (٢٣)

ومن الجدير القول ان هناك من الفقه الفرنسى من عارض التفرقة بين النقل القائم على مصلحة الناقل والنقل مجاملة في نطاق النقل الجوى . ومن أقوى انصار هذا الاتجاه الاستاذ شونو الذى قال بأنه لا محل للتفرقة بينهما . وان النقل المجانى gratuit في قانون ٢ مارس ١٩٥٧ يشملهما معا (٢٤) .

وقد اثار هذا الاتجاه انتقاما لدى بعض المحاكم .

وقضى بان قانون ٢ مارس ١٩٥٧ (الذى ينظم مسؤولية الناقل الجوى بالجمان) يسرى بالنسبة للنقل الجوى المجانى transport aérien gratuit بصفة عامة ، اى ذلك النقل الذى لا يتضمن اجرة نقدية rémunération (٢٥) .

وفي نفس الاتجاه ، قضى أيضا ، بسدد تحديد نطاق القانون السابق انه يتمتع اثبات خطأ الناقل حتى تتحقق مسؤوليته دون أن يؤخذ في الاعتبار تكييف النقل بأنه قائم على مصلحة للناقل intéressé وان احكام معاهدة مارسوفيا التى طبقت داخليا في فرنسا بموجب القانون المذكور ، لم تتناول الا النقل بموجب النقل المجانى (٢٦) .

ولا بدوتنا ان نذكر أيضا ، ان القانون البلجيكي لم يعرف التفرقة بين النقل مجاملة والنقل القائم على مصلحة للناقل في نطاق النقل

(٢٤) Chauveau : "Le transport aérien gratuit". J.C.P., 1961-1-1556.

"Transport aérien et lois 2 Mars 1957". D. 1962. Chron. p. 147.

Benathar : "La responsabilité du transporteur : مكي ذلك :
bénévole et intéressé". Rev. gén. de l'air et de l'espace, 1963, p. 257.

Trib. Gran. Inst. Clearmont : 4-2-1962, R.P.D. A. 1962, (٢٥)
p. 105.

Trib. Grand. Inst., Paris, 21-6-1969. (٢٦)

المجاني ، بل انه قابل بين النقل المجاني بالمعنى الواسع حيث لا يوجد
مقابل نقدي والنقل بعوض حيث يوجد المقابل النقدي (٢٧) .

المبحث الثاني

تلقى المصلحة الآيبية والمحتلة

١٨ - تقسيم :

زايما ان النقل على مصلحة الناقل هو ذلك النقل الذي تتعلق به
مصلحة للناقل .

واتضح لنا ان اهمية تحديده تتجسد في اختلاف نظام المسؤولية
الذي يخضع له الناقل في نطاق فكرة النقل المجاني بالمعنى الواسع.
حيث يخلو النقل من المقابل النقدي . الى جانب الاهمية بخصوصية
الاستفادة من الضمان الناشئ عن التأمين . ذلك ان محكمة النقض
الفرنسية قد اتجهت كما فكرت من قبل — الامر الذي سنناقشه بالتفصيل
في القسم الاول — الى القول بتطبيق قواعد المسؤولية القائمة على اساس
إثبات الخطأ ، اذا كثر النقل قد تم دون ان يحصل الناقل على أي
مقابل من أي نوع . بينما اتجهت الى تطبيق قواعد المسؤولية من
الاشياء اذا كان الناقل قد حصل على مقابل غير نقدي كان تكون له
مصلحة في النقل . ويتضح اذا ، ان هذا الاختلاف في احكام
المسؤولية في نطاق الفكرة الموسمة للنقل المجاني ، انما يجد مصدره في
وجود المقابل غير النقدي أو عدم وجوده ، واذا كانت محكمة النقض
الفرنسية قد حظرت تطبيق المسؤولية من الاشياء في حالة انعدام المقابل

Pirson : "Droit belge de la responsabilité civile
complément au traité pratique de la respon-
sabilité civile de H. Lalou", Paris, 1964, p. 25, No. 328.

Besson : "Responsabilité et assurance automo-
bile". Colloque juridique international, 1960, p. 11.

ويقول ان القانون البلجيكي شبه النقل القائم على مصلحة للناقل بالنقل مجلبة .

غير النقدي ، كان من المنطقي ان نقول بتطبيقاتها اذا توافر هذا المقابل متخطلا في ان النقل له مصلحة في عملية النقل .

واذا كانت النقض الفرنسية قد رتبت هذا الاثر — تطبيق المسؤولية عن الاضرار — اذا كان المقابل يتخذ في مصلحة مادية ، علمنا نتساءل عن تأثير المصلحة الادبية ، وهل تكفي لجعل النقل بمقابل أم انه يظل مجاملة مع وجودها ؟ ليس هذا فقط ، بل اننا نتساءل ايضا عما اذا كان من الضروري ان تكون المصلحة محققة (وسوف نبحث ذلك) .

١ — تأثير المصلحة الادبية l'Intérêt moral

١٩ — على الرغم من عدم وجود أى سبب للفرقة من حيث الاثر بين المصلحة المادية والادبية ، لمقنا نجد جانباً من احكام القضاء يؤيد العكس وبالرغم من ان المطلق يوحي بغير ذلك كما ذكرت ، الا ان جانباً من الفقه يؤيد الفرقة السابقة . وسوف نتولى تفصيل ذلك .

٢٠ — موقف القضاء :

ذهبت بعض الاحكام الى القول بان وجود مصلحة ادبية للمقابل في عملية النقل ، لا يؤدي الى اعتباره نقلاً بمقابل غير نقدي حسب المفهوم المالي الواسع للجانية كما اوضحته من قبل .

في قضية تتلخص وقائهما في قيام شخص بنزعه مع خليلته المتزوجة في سيارة يتولى قيادتها ، وكان الهدف من النزعة البحث عن فندق لممارسة عمل غير مشروعة . واثناء المسودة ، وقع حادث للسيارة على اثر الاصطدام بشجرة ، مما ترتب عليه وفاة الخليله ، قام زوجها برفع دعوى بالتعويض على الناقل ، على اساس صفته كحارس للسيارة في نطاق المادة ١/١٣٨٤ منى فرنسى ، وانه قد ارتكب خطأ في نطاق المادة ١٣٨٢ منى فرنسى .

وبعد نظر القضية ، اصدرت محكمة ديجول المدنية لأول درجة حكماً في ٦ يوليو ١٩٤٩ ، بالزام الناقل بالتعويض على اساس المادة ١/١٣٨٤

مدنى فرنسى . استندت المحكمة الى ان النقل لم يتم خاليا من المقابل ، وانه تتعلق به مصلحة للنقل . فالنقل لم يتم بالنقل على سبيل المجاملة alturiste ، ولكنه قام بالنزعة ومن اجل والمتعة plaisir ، ومن ثم فان لكل منهما مصلحة فيه ، وان النقل محل النزاع يكون المقابل لها حصل عليهم الناقل من خليلته .

"... que le transport litigieux constituait le prix des faveurs accordées à C"

وينفخ من الحكم ان المحكمة قد اعتبرت النقل قائما على مصلحة للنقل وهي مصلحة ممنوية .

ولكن المحكوم عليه استأنف الحكم السابق ، مدعيا ان النقل تم مجاملة دون أى مقابل ، وكان يهدف من وراء ذلك استبعاد تطبيق قواعد مسئولية حارس الاشياء .

واصدرت محكمة استئناف ديجون حكما في ٢٦ يناير ١٩٥٠ ، (٧٨) . ايدت برفضه طلبات المستأنف . وقالت ان النقل لم تم مجاملة دون ان تكون للنقل فيه أى مصلحة ، ورفضت من ثم اعتبار الناقل قائما عليه مصلحة للنقل ، ورفضت بعدم تطبيق قواعد المسئولية على الاشياء .

وجاء في قضاء الاستئناف مايلي :

» حيث ان فكرة المقادة la notion de profit التي اتخذها القضاء دعامة لتطبيق القرينة القانونية تتعلق بالتأثير l'incidence المباشر او غير المباشر للنقل على المصالح المالية للحارس ، وانه اذا لم يكن من الضروري ان تكون النقصه l'avantage التي يحصل عليها مادية أساسا ، فانه يتعين ان تكون قابلة لان تؤدي الى تحسين او تدعيم حالته وتيسير شؤنه

doit être susceptible d'augmenter ou de consolider sa situation, de raffermir ou de favoriser ses affaires.

(٧٨) انظر حكم الاستئناف :

Cour d'Appel de Dijon : D. 1950, p. 175, note, Fonsard.

وحيث ان نقل السيدة ، وقد تم لمصلحة عطفية *acte de galanterie* على حد تكييفهتضاء الدرجة الاولى . لاصلة بمصالح المستأنف
ومفضلا من ذلك ، وحيث ان فكرة الفائدة لا تكون الا بالاستفادة بمصلحة مشروعة ، وان مقابل النقل يتعين ان يكون تقدمه مشروعه *avantage* *licite* وحيث انه من المهم ، نتيجة لذلك ، ان تقرير ، وفقا لأوراق الدعوى ان (النقل) قد اثبت بيقين عدم وجهه اى فائدة ناتجة عن النقل المجاني فان الاستثناء الوارد على قاعدة عدم امكان اجتعالج خلب المشرور *les ayants droit* بالقرينة القانونية للمسؤولية يجب ان يستبعد باضروة »

وعلى حد ما نستطيع استظهاره من الحكم ، لتفاديها ان نحدد الاسباب التي استندت اليها محكمة استئناف ديجون في رفضها اعتبار النقل ثانيا على مصلحة للنقل ، ونوجزها فيما يلى :

السبب الاول : ان الفائدة التي يحصل عليها الناقل لا تؤدي الى ترتيب ائرها المرجو في نفي صفة المجاملة في النقل الا اذا كان لها تأثير مباشر او او غير على ثمنه المالية ، بان تؤدي الى زيانتها او تدميها .

ان انعدام الطابع المالى للفائدة كان الدافع الاول لدى المحكمة في عدم اعتبارها مصلحة للنقل ، وتاكدها ان النقل قد تم مجاملة دون اى مقابل .

السبب الثاني : ان النقل يعتبر قد تم دون اى مقابل طالما ان للنقل فيه مصلحة غير مشروعة . ان عدم المشروعية كان الدافع الثاني لدى المحكمة في تاكيدها ان النقل قد تم مجاملة .

وامام محكمة النقض الفرنسية ، حيث طعن بالنقض ضد حكم استئناف ديجون ، ابدت الاولى الاخيرة ، وردعت نفس الاسباب تقريبا . وقالت ان قضاء الموضوع وقد قضى - بحق - برفض قبول دعوى الزوج المبينة على المادة ١٢٨٤/١ امدنى ضد مالك السيارة فانه يكون بذلك قد

بمجرد تضامه لآلته « قد ثبت ان الناقل لم يحصل على اى فائدة من النقل »
وان فكرة الفائدة لا تنطبق الا غيبا ينطبق بالصلحة المالية (٣٦)

يتضح لنا مما سبق ، كيف ان القضاء اتبع معيارا ماديا (ماليا)
في تحديد النقل القائم على مصلحة للناقل ، هذا من ناحية . ومن ناحية
اخرى فان مؤدى القضاء السابق هو عدم كفاية المصلحة الادبية
لبنى صفة المجتلة وبالتالي اجمل النقل قائما على مصلحة للناقل .

٢١ - موقف الفقه :

ذهب البعض في نطاق ائف الفرنسى الى القول بان المصلحة
الادبية لا يمكن ان تجعل البعس بمقابل وانما يستلزم ان تكون المصلحة
مادية حتى تسبعد المجتلة (٣٧) .

ولم يكن هذا الراى غريدا ، بل ان هناك بين سبقه الى القول بانه
لا تعارض بين المصلحة الادبية ومجانبلة النقل التى تفرخ
وجود هذه المصلحة (٣٨) .

وقد نال القضاء السابق تأييد الفقه فى جانب منه .

نقد ذهب الاستاذان هنرى وليون مازو فى تعليقاتهما على حكم
استئناف ديجون الذى عرضناه فيما سبق ، الى القول بان النقل يظل

Cass. Civ. 16-11-1956 : D.P. 1957, p. 180, note Ponsard. (٣٦)

Cass. Civ. 19-5-1958 : D. 1959, p. 294. فى نفس المعنى :

Champeau : "Etude sur la notion juridique de l'acte (٣٧)
à titre gratuit en droit civil français". Thèse Strasbourg,
1931, p. 90, No. 75.

Hulot : "La responsabilité civile du transporteur bé- (٣٨)
névole en droit français, allemand, anglais et italien". Thèse
Lille, 1944, p. 29.

Moreau : "De la responsabilité civile des voi-
tu.iers de complaisance". Thèse, Rennes, 1928, p. 8.

مجانبا « لأن العاشق لا يبحث عن مصلحة مالية ، وإن البحث من عند مريح يعتبر عملا يدخل في طائفة الأعمال التي تنطوي على المجاملة البعثة . التي تميز النقل مجاملة » (٣٢) .

وذهب رأى آخر ، في تأييده لهذا القضاء ، الى القول بأن « الصيغة التي استخدمتها محكمة استئناف ديجون هي صيغة صائبة » (٣٣) « وإن المعيار الذي وضعته النقض هو معيار رائع séduisant لانه يؤدي الى سهولة التمييز بين النقل مجاملة والنقل القائم على مصلحة للناقل . فالأمر يتعلق بفحص الصلة المالية للمقابل الذي تدعمه المسائر » (٣٤) ..

وتيل ايضا في تأييد القضاء السابق « أن المجاملة تتعارض مع المقابل المادي فقط ، وعلى العكس ، فإن الافراض الادبية أو العاطفية Les espérances morales ou sentimentales تتسحر عادة وبالطبيعة من فعل ينطوي على المجاملة ، ولا تزول المجاملة الا حيث يوجد هدف الريح » (٣٥) .

وأخيرا ، وفي نفس الاتجاه السابق ، تيل « أن كل اعتبار أدبي بحث يبقى داخل دائرة المجاملة ، لأن هذه الاعتبارات الادبية لا تصدر الا من الرغبة في تحقيق أهداف مثالية » (٣٦) .

Mazeaud (H.L.) : Note sous Dijon, 26-1-1950. Rev. tr. (٣٢)
civ., 1950, p. 360.

Rodelias : "Du transport bénévole critère et notion de faute". Thèse, Paris, 1960, p. 50. (٣٣)

Rodelias : Op. cit., p. 52. (٣٤)

Aberkane : Note sous Cass. Civ., 19-5-1959, D. 1959, (٣٥)
p. 294.

Poupard : Thèse, op. cit., 1963, p. 53. (٣٦)

وانظر في تأييد ذلك بفكر قيمة المصلحة الادبية :
Lamoine : Note sous Cass. civ., 13-5-1947, R.F.D.A., 1948, p. 103,
notamment p. 105.

Sidi (G.) : "Services gracieux et réparation du préjudice. Etude de responsabilité civile". Thèse, Paris, 1966, pp. 33 et 35.

Caby : "Cours doct. fac. dr. du Caire, 1966-1967, p. 25.

٢٢ - نقد موقف القضاء والفقه :

ليس ثمة شك الآن في أن عدم تأثير المصلحة الإيجابية ، إنما يعتبر بحسبية ذلك الجانب من الفقه والقضاء ، وتقديرى ، أنه لا يمكن الاتفاق معه فيما ذهب إليه .

ذلك أن ما ذهب إليه القضاء السابق ، إنما يتعارض مع تفشاء محكمة النقض الفرنسية (٢٧) . وكان بمناسبة قضية قام فيها شخص بنقل ممرضة لدى ابنته المريضة لتتولى بذل العناية الواجبة لها ، وفى أثناء الطريق وقع حادث أصيبت فيه الممرضة ، التى قامت برفع دعوى بالتعويض على الناقل .

وتضمت المحكمة العليا الفرنسية بالزام المدعى عليه بتعويض الضرر الذى ألم بالممرضة المصابة على أساس المادة ١٣٨٤/١ مئذى فرنسى . وقطعت بذلك خط الرجعة على ادعاء الناقل بأن النقل قد تم مجاملة بلا أى مقابل . لتؤكد فى الوقت نفسه أن النقل قد تم لمصلحة الناقل ، التى تتمثل فى سرعة نقل الممرضة لتتولى علاج المريضة ، وهى لأفكك مصلحة معنوية .

وعلى ذلك ، فإنه يمكن القول مع البعض بأن المصلحة المالية كمعيار أصرت عليه محكمة النقض لتحديد النقل القائم على مصلحة للناقل ، إنما هو أمر يتعارض مع قضاء قديم للمحكمة نفسها (٢٨) .

وعليه ، فإن ما ذهب إليه محكمة استئناف ديجون وأبتهتها فيه محكمة النقض الفرنسية ، قد تقرر فى حالة خاصة لها من الوقائع ما يبرزها ، وبالتالي فلا يمكن أن يعتبر مبدأ يشكل صرحاً قضائياً فى هذا الصدد .

(٢٧) انظر فيما سبق جليل رقم ٢ ص ٢١ .

Esmeijn : Note sous Cass. Civ. 16-11-1956. J.C.P. (٢٨)

1956-2-9704.

ليس هذا فقط ، بل اننا نرى ان ما فضل فيه هذا القضاء لا علاقة له بنا للمصلحة الادبية من تأثير على صفة المجاملة في النقل ، ولكن نؤيد قد نصل في مشروعية المصلحة .

وفي مجال الرد على الفقه ، وهو امر ينسحب بطبيعة الحال على على القضاء محل النقد ، فاننا نتساءل : لما ننكر على المصلحة الادبية كل قيمة وتأثير وهناك استقرار على تعويض الضرر الادبي ؟

وعلى ذلك فاننا مع الاستاذ اسلمان فيما ذهب اليه من اعتبار المصلحة الادبية مقابلا لعملية النقل حيث قال « انه لا يوجد نقل مجاملة طالما ان هناك مقابلا ، وان التقدمة تكون هذا المقابل ولو كانت ادبية » (٣٩) .

وقد أكد ذلك ايضا بقوله « انه من الممكن ان يتفشل المقابل في مصلحة أدبية حيث لا يشترط ان يكون له طابع مالي » (٤٠) .

واشترط ان تكون مشروعة (٤١) .

Esmein : Op. cit.

(٣٩)

في هذا المجهر للنفس الفقه ، حيث اعتبر المصلحة الادبية مقابلا .

Cours doct. 1949-1950, p. 188. Note, J.C.P., 1958-2-10674.

Esmein : Cours doct. 1933-1934, p. 97.

(٤٠)

Esmein : Op. cit., p. 56.

(٤١)

وانظر في القول بان المصلحة الادبية مقابل :

Dorville : "L'intérêt morale dans les obligations". Thèse, Paris, 1901, p. 386.

Imprecty : "Les accidents de la locomotion et la jurisprudence nouvelle". Paris, 1933, p. 188, No. 156.

Boitard : "Les contrats de services gratuits". Thèse, Paris, 1941, p. 143.

Borricand : "Le transport gratuit", Paris, 1965, p. 9, No. 10.

Sloufi : "Le transport gratuit en droit libanais et en droit français". Paris, 1965, p. 32, No. 16 et p. 33, No. 18.

وذهب البعض الى القول ايضا بان « المصلحة الادبية تكفي لالغاء التزام محدد على مابق الناقل » إلا اذا كانت مصلحة غير مشروعة (٤٦) .
وفي تدمير رأينا ، فاننا نستعرض بعض احكام القضاء الفرنسي التي تؤكد في مضمونها هذا الرأي .

ففى حكم لاستئناف كولمار قالت انه ليس من الضروري : لاستبعاد النقل مجاملة ، اثبات حق الناقل فى اجرة محددة لدى الراكب ، او اتفاق يستطيع بيقضاه الناقل ان يقاضى الراكب ، وانما يكفى ان يحجب الناقل على مصلحة ايا كانت un intérêt quelconque مما يستنتج منه ان هذه المصلحة قد تكون ادبية (٤٧) . . .

وقضى ايضا ، بمناسبة قيام شخص بنقل صديق له فى سيارته على ان يتولى الأخير قيادة السيارة بدلا من الاول فى حالة تعبه ، ان مصلحة الناقل المبطة فى الاستراحة من التعب الذى يعانيه - وان كانت مصلحة غير مادية ، فانها تجعل النقل قائما على مصلحة للناقل وتنفى عنه صلة المجاملة (٤٨) . وهو ما لكدته محكمة النقض الفرنسية فى قضية مماثلة بقولها ان قيام الراكب - بواسطة ثلاثة شهود - بإثبات ان الحارس قد اخذه معه فى سيارته يوم الحادث ليتبادل معه عجلة القيادة فى حالة التعب فان هذا النقل يكون قائما على مصلحة للحارس (٤٩) .

والخلاصة ان المصلحة الادبية : شأنها فى ذلك شأن المصلحة المادية ، تعتبر مقابلا لعملية النقل . ولكن يشترط ان تكون مشروعة .

(٤٦) Frossard : "La distinction des obligations de moyens et des obligations de résultat" Thèses Lyon, 1962, p. 364, No. 422.

Colmar : 28-4-1938.

(٤٧) محمل اليه قبل سبق

Cour d'Appel de Poitiers : 8-12-1954. J.C.P., 1955-2, 8510.

(٤٨) محكمة النقض الفرنسية فى حكم بتاريخ ١٤/٧/١٩٥٨ - محمل اليه قبل سبق من (٤٦)

Cass. Civ., 28-2-1964. Gaz. Pal. 1964-1-352.

(٤٩)

٢ - تأثير المصلحة المحتملة l'Intérêt éventuelle

٢٣ - ذهب البعض في انكاره تأثير المصلحة المحتملة بصفة عامة ، الى القول بأن نية الحصول على ربح محتمل لا تكفي لتحويل عقد معاوضة الى تصرف ينطوي على المجاملة (٤٦) . وكان تايب ذلك بالقول ببقاء النقل مجاملة اذا كانت مصلحة الناقل في النقل لا تعدو كونها مصلحة محتملة (٤٧) .

ولكن ذلك محكمة استئناف ليون في نطاق النقل المجاني ، فيما يتعلق بقيام مالك سيارة بنقل شخص يريد شراءها وكان النقل بقصد تجرية السيارة وقالت المحكمة ان هذا النقل يعتبر نقلا بالجان (٤٨) .

ونرى مع البعض (٤٩) ان المصلحة المحتملة تعتبر مقابلا ينفي صفة المجاملة في النقل ، طالما ان تحققها في المستقبل أمر ممكن ليس مستحيلا .

وتطلى نفس الوثيرة كان قضاء النقض الفرنسية بسدد قيام شخص بنقل آخر معه في سيارته حتى يتولى الأخير قيادتها عند الضرورة (٥٠) .

Baraud : "L'assurance des personnes transportées à titre gratuit". Thèse Paris, 1933, p. 30. (٤٦)

Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, p. 19. (٤٧)

Cour d'Appel de Lyon : 2-4-1936. Rev. gén. ass. terr., 1936, p. 599. Note Picard. (٤٨)

Taupiac : "La responsabilité du transporteur bénévole". Thèse Paris, 1944, p. 32. انظر (٤٩)

Dupeyroux : Thèse, op. cit., 1955, p. 83, No. -71.

Bijet : "Responsabilité du fait des choses". J. Cl. Respons. Civ. 1970, Part 2, 30 cahier, p. 7, No. 23.

انظر في هذا المعنى بالنسبة للنقل الجوي :

فروث اليس الاسيوطي ، المرجع السابق ، رقم ٦٢ ص ٩٢ .

ويقول :

« لا يلزم ان يحصل النقل بالفعل على ربح طالما ان ذلك كان هدف العملية » .

Cass. Civ., 28-2-1964.

(٥٠) سبق الإشارة اليه ، ص ٤٩

٢٤ - والصلحية :

إن النقل القائم على مصلحة الناقل هو نقل يتم لمصلحته . هذه المصلحة قد تكون مادية أو أدبية ، محققة أو محتملة . ولكن يشترط أن تكون مشروعة . ويتم تقدير المصلحة في جانب الناقل عند بدء عملية النقل .

المبحث الثالث

صورة النقل القائم على مصلحة الناقل

٢٥ - تقسيم :

إذا كان يبين من استعراض ما تقدم ، أن النقل القائم على مصلحة الناقل هو نقل تتعلق به مصلحة له ، إلا أننا لا نرى فيه — لكونه يتم لمصلحة الناقل وخذه — الصورة الوحيدة لهذا الوجه الأول للنقل الجاني . ولكنه يشمل إلى جانب ذلك ، النقل الذي يتم لمصلحة الناقل والراكب ، ويشمل أيضا الحالة التي يتمهد فيها الراكب بأداء خدمة للناقل كمقابل لعملية نقله .

وأخيرا ، فإن النقل القائم على مصلحة الناقل يشمل أيضا الحالة التي يساهم فيها الراكب في نفقات السفر . وسوف نتناول كل حالة على حدة .

٢٦ - أولا — نقل يتم لمصلحة الناقل فقط :

ببينا ما يتم النقل وتعلق به مصلحة يفي الناقل التوصل إلى تحقيقها ، دون أن تكون للراكب الضرور فيه مصلحة مماثلة . وهناك في القضاء أحكام كثيرة نستطيع أن نستقي منها أمثلة غني هذه الصورة .

لقد قضى في فرنسا ، أنه يعتبر نقلا قائما على مصلحة للناقل ، ولمصلحة الأخير فقط ، قيام صاحب جراج بنقل عميل في سيارته ليحرب

منه سيارة يرغب الأول في بيعها له ، لأن الناقل له مصلحة وتحتل في الحصول على ربح (٥١) .

ومن القضايا الشهيرة في هذا الصدد أيضا ، ما قضى به من جانب محكمة استئناف مونتيلييه (٥٢) من أن القصاب الذي يأخذ معه في سيارته شخصا ، ليساعده في انتقاء الأنواع الجيدة من الحيوانات — وهنـا تتركـز مصلحته — لا يقوم بنقل على سبيل المجاملة ، وإنما له نقل تتعلق به مصلحة للناقل الذي يتوافر لديه هدف الربح .

ومن قضاء محكمة النقض الفرنسية (٥٣) في هذا الصدد ، ما قضى به من إعتبار النقل قد تم لمصلحة الناقل فقط ، في حالة قيام شخص بنقل آخر إلى شقته لبحث مسألة تجهيزها *l'installation* الذي يجزم القيام به .

كذلك ما قضى به من جانب محكمة النقض الفرنسية في حالة قيام شخص بنقل آخر للاستفادة من مشورته فيما يتعلق بتحويل ترخيص استغلال براءة اختراع (٥٤) .

وقيام صاحب سيارة بنقل شخص آخر معه لا يرتبط منه بمقد عمل وكان الهدف من النقل المساعدة في إفراغ الحافلة (٥٥) . كذلك قيام مخرج سينمائي بنقل غنائه (٥٦) وقيام تاجر بنقل مبلاته للبحل (٥٧) ،

Cour d'Appel de Grenoble : 2-6-1923. S. 1923-2-63. (٥١)

Cour d'Appel de Caen : 9-1-1939. D.H. 1939, p. 219. في هذا المعنى :

Montpellier : 12-2-1932. (٥٢) محار إليه فيما سبق

Cass. Civ., 7-7-1958. (٥٣) محار إليه فيما سبق

Cass. Civ., 28-11-1961. Bull. Civ., 1961-1-554, No. 793. (٥٤)

(٥٥) والراكب ابن شخص يرتبط مع الناقل بمقد عمل

Cass. Civ., 11-1-1956. Bull. Civ., 1956-2-19, No. 31.

Cour d'Appel de Paris : 24-7-1929. Gaz. Pal. 1929-2-682. (٥٦)

Cour d'Appel de Nancy : 14-4-1958. Gaz. Pal. 1958-2-5. (٥٧)

ونقل تصاب ليقوم ببيع حيوان مصاب (٥٨) . مع ملاحظة أن التصاب لم يحصل على مقابل لمبية الذبح .

٢٧ — ثانياً — نقل يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب:

نكرت أن فكرة القابل ومن يتقاضاه ، تعد فيصلا في تحديد طبيعة النقل ، وما إذا كان قد تم لمصلحة الناقل أم أنه نقل مجاملة ، لمصلحة الناقل وليست مصلحة المضرور هي معيار التفرقة بين وجهي النقل المجاني .

وعلى ذلك ، فإنه إذا كانت المصلحة في النقل للراكب المضرور دون الناقل الذي لم يحصل على أى مقابل ، فإنها لا تنفي من النقل صفة المجاملة إلا إذا التفت مع مصلحة ينفي الناقل التوصل إلى تحقيقها من نقل هذا الراكب . وهو ما نطلق عليه النقل الذي يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب . ولا نقصد بالتعبير الأخير أن يكون لكل منهما ذات المصلحة في النقل بأن تكون متساوية ، ولكن نقصد به أن يكون لكل منهما ، الناقل والراكب مصلحة في عملية النقل ، قد تكون — وهذا هو الغالب — مختلفة من الأخرى . ولا مانع من أن تكون المصلحة هي ذاتها .

وقد أوضحت محكمة استئناف كولمار هذا المعنى بقولها أنه إذا تم النقل للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب فإنه لا يعتبر نقل مجاملة (٥٩) .

ومن القضايا الشهيرة في هذا الصدد ، قضاء النقض الفرنسية فيما يتعلق بقيام مالك سيارة بنقل شخص آخر في سيارته من أجل تجربتها لأن الأخير ينوى شراء هذه السيارة . فقد ذهبت المحكمة أول الأمر إلى القول بأن هذا النقل قد تم مجاملة من جانب الناقل الذي ليس

Cour d'Appel de Chambéry : 3-3-1959. Gaz. Pal. 1959- (٥٨)
1-29.

Côlmar : 28-4-1936.

(٥٩) مختار إليه من قبل

له مصلحة في عملية النقل بخلاف المضرور الذي له في النقل مصلحة وهي تجربة السيلة (٩٠) .

وتعمد المحكمة لتعدل عن موقفها السابق في قضية مماثلة ، لتتضي بان النقل قد تم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل الذي يسمى للحصول على ربيع والراكب الذي ينوي شراء السيارة ويريد الاطمئنان على سلامتها ، لتؤكد بذلك ان النقل ليس مجاملة (٩١) .

وينتزع اذن انه لا مانع من وجود مصلحة للراكب المضرورة في عملية النقل وانه لا تأثير لها حيث يتم تقدير المصلحة في السورتين السابقتين من جانب الناقل . والدليل على انعدام التأثير هذا انه لو توافرت للمضرور مصلحة دون الناقل لظل النقل مجاملة .

٢٨ - ثانياً - نقل يتم مقابل خدمة يسديها المسافر للناقل :

رأينا ان المصلحة المنفردة للراكب المضرور في عملية النقل ، لا يمكن ان تؤخذ في الاعتبار عند تحديد طبيعة النقل ، وما اذا كان قد تم مصلحة الناقل ام انه قام به على سبيل المجاملة . وقلنا ان الفحص في ذلك هو مصلحة الناقل ، فقد يتم النقل لمصلحته هو فقط ، او لمصلحته ومصلحة الراكب المضرور . وقد تمثل مصلحة الناقل في انه يبنى الاستفادة من خدمة يؤديها له الراكب .

وأحكام القضاء الفرنسي واضحة في هذا الخصوص .

فقد اتجهت محكمة النقض الفرنسية الى القول بان النقل يعتبر قائما على مصلحة للناقل ، في حالة ركوب المضرور في السيارة بهدف ارشاد هذا الناقل الى الطريق (٩٢) .

كذلك كان قضاؤها ، في حالة قيام مدير شركة بنقل موظف حيث

Cass. Civ., 7-1-1929.

(٩٠) سابق الإشارة اليه

Cass. Civ., 29-10-1940. S. 1941-1-97.

(٩١)

Cass. Civ., 11-6-1958 : J.C.P. 1958-4-111,

(٩٢)

مقر: مصنع تابع للشركة ، لفحص مدى صلاحية ما سلم للشركة من
سواد (١٦)

وفي نفس الاتجاه ، قضى أيضا بأن النقل يعتبر قد تم لمصلحة
الناقل في حالة قيام شركة بنقل جيولوجي مهنت اليه بدراسة التربة (١٧) .
وعلى الرغم من وضوح مضمون القضاء السابق ، إلا ان تساؤلا
يطرق الاذهان عن المعيار الذي اتبعه فيما ذهب اليه . هل يكفى أداء
الخدمة بمجرد ايا كان وقت الاتفاق عليه ؟ أم انه يشترط أن يكون
هناك اتفاق على ذلك عند بدء النقل او قبله ؟

اجابة على التساؤل السابق ؛ فاننا نستطيع أن نستخلص هذا
المعيار من قضاء محكمة النقض الفرنسية .

فاذا كنت قد ذكرت اننا قد اتجهت الى اعتبار أن النقل قد تم
لمصلحة الناقل اذا كان ركوب الشخص المضرور في السيارة قد تم بهدف
ارشاد الناقل للطريق ، فانها قد عادت لتقول في قضية اخرى مماثلة
بأن قيام الركاب الذين اصيبوا في الحادث بارشاد الناقل الى الطريق
الذي يتعين اتباعه ، لا يكون ميزة للناقل تبرر القول بأن النقل ليس
مجايلة ، ما دام قد ثبت أنهم ركبوا مع الناقل قصد القيام بنزعة تحقيقا
لرغبتهم ومتعتهم (١٨) .

ولعلنا استطيع القول ان المحكمة العليا الفرنسية قد وضعت
نصب بينها نية الناقل قبل بداية النقل أو عند بدئه على الاقل معيار حاسم
لتحديد ما اذا كان النقل قد تم لمصلحة هذا الناقل أم مجاملة ، في
الحالة التي يقوم فيها المسافر بأداء خدمة للناقل .

وقد اكدت ذلك في حكم آخر حين ذهبت الى القول بأن محكمة
الاستئناف قد بررت قضاؤها بأنه لم يثبت أن المسافر قد قبل أخذ

Cass. Civ., 15-4-1964. Bull. Civ., 1964-2-218, No. 288. (١٦)

Cass. Ch. Req., 25-1-1943. D. 4-1943, p. 30. (١٧)

Cass. Civ., 19-12-1961. Bul. Civ., 1961-2-632, No. 894. (١٨)

مكاته في السيارة بهدف أداء خدمة للنقل ، وان المساعدة التي بذلت في تفريغ السيارة من برميل فارغ كان بها ليس من شأنها ان تغير صفة المجاملة في النقل (١٦) .

ويتضح مما تقدم اذا ، انه ولئن ورد في قضاء النقض الفرنسية ما يفيد انها اعتبرت ان النقل قد تم لمصلحة الناقل في حالة قيام الراكب بأداء خدمة له ، فانه يبين من الرجوع الى قضائها انها لم تترك الامر على اطلاقه ، بل ان تحفظا يرد عليه يتعلق بوجود نية الحصول على هذه الخدمة والاستفادة منها لدى الناقل قبل بداية النقل او عند بطله على الاقل .

وليس ادل على سداد هذا الفهم - وهو ما اكدته النقض - ثوا بصدد قيام الراكب بإرشاد الناقل الى الطريق - من ان قضاء الاستئناف وقضاء النقض نفسها قد اتبع نفس المعيار فيما يتعلق بتولى الراكب لعجلة القيادة .

فقد قضت محكمة استئناف بواتيه في حالة قيام شخص بنقل صديق له في سيارته على ان يتولى الأخير عجلة القيادة بدلا من الاول في حالة تعبه ، بأن هذا النقل يعتبر قد تم لمصلحة الناقل المتبلة في استراحته مما يعانيه من تعب (١٧) .

ولاشك ان تلمة هذا القضاء تكمن في ان الناقل له مصلحة في نقل الراكب ، وانه لديه النية في الحصول عليها قبل بدء النقل . مما يستنتج منه انه اذا لم تتوافر تلك النية ، فان النقل يكون قد تم على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناقل الذي لم يحصل على اى مقابل .

وتأسيسا على ذلك ، فاذا قام شخص بنقل آخر معه في سيارته دون ان تكون لديه نية الاستفادة من خدمة محتملة يؤديها الراكب ،

Cass. Civ., 8-12-1963. Bull. Civ., 1963-2-606, No. 810. (١٦)

Poitiers ; 8-12-1954.

(١٧) مشار اليه فيما سبق

أو إذا كان هذا الراكب قد صعد إلى السيارة لهدف آخر في نفسه كما إذا كانت قيادة السيارات تشجع لديه الرغبة في ممارسة هذا النوع من الرياضة ، أو إذا كان هذا الراكب قد قام بقيادة السيارة بصورة عفوية خلال الطريق ودون أن يطلب إليه الناقل ذلك ولم يكن قد اتفق معه عليه قبل بدء النقل ، ففي هذه الحالات ، يظل النقل مجاملة ، لأن الوضع سيظل كما هو ولن يتغير « طالما أن الناقل لم يعلم بأسلوب المسافر في أداء الخدمة » (٦٨) .

وبناء على ذلك قضى من جانب محكمة استئناف أميان بأن تولى الراكب مجلة القيادة خلال الطريق ليس من شأنه أن يعدل من مجلة المجاملة في النقل طالما أن ذلك قد تم رغبة منه في ممارسة هذا النوع من الرياضة وليس بهدف تقديم مساعدة حقيقية للناقل بأفعائه من القيادة في حالة التعب (٦٩) .

وقد استقرت على ذلك محكمة النقض الفرنسية حين قالت بعدم ثبوت صفة المجاملة في النقل ، طالما أن المسافر في السيارة التي وقع لها الحادث قد أثبت أن الناقل كان قد أخذه ليتبادل معه مجلة القيادة ، وأن قضاء الموضوع — على حد قول المحكمة — يستطيع أن يستنتج من ذلك أن النقل محل النزاع لا يتجرد من المصلحة (٧٠) .

٢٩ — رابعا — مساهمة الراكب في نفقات السفر :

قد يثور مرض يقوم فيه الراكب بالمساهمة في نفقات السفر عن طريق قيامه بدفع جزء من نفقات الوقود مثلا ليثور التساؤل عن طبيعة نقله ، وما إذا كان من الممكن اعتبار أن نقله قد تم بمقابل أم على سبيل المجاملة ؟

لقد حسنت محكمة النقض الفرنسية هذا الأمر في حكم بتاريخ

Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, p. 20.

(٦٨)

Cour d'Appel d'Amiens : 5-10-1955. J.C.P., 1955-2-8937.

(٦٩)

Cass. Civ., 28-2-1969.

(٧٠) مشار إليه فيما سبق

٢ يوليو ١٩٦٤ (٧١) في قضية قام فيها شخص بنقل آخر وزوجته وانقل مع الزوج على دفع نفقات الوقود .

وقالت في حكمها أنه طالما أن الناقل قد اعترف بأن الراكب قد طلب منه أن يقوم بنقله هو وزوجته بسبب أضرار عمال السكة الحديد ، وإنهما قد اتفقا على أن يقوم الراكب بدفع نفقات الوقود ، فإن قضاء الموضوع يستطيع أن يستنتج بناء على هذه الأسباب ، أن الناقل لم يكن ليرضى بالنقل لا إذا كانت له مصلحة فيه لأنه لم يتحمل نفقات السفر .

وبيّن من الرجوع الى أحكام النقض الفرنسية ، أنها قد سلكت نفس الاتجاه ولو كانت المساهمة في النفقات جزئية . وقضى من جانبها بأنه طالما قد ثبت أن الراكب قد دفع جزءا من نفقات الوقود *fraîs d'essence* الذي استخدم في نقله ، فإن هذا النقل لا يمكن أن يعتبر مجانيا (٧٢) .

وقالت في حكم آخر أن النقل لم يتم مجاملة *dans un but purement désintéressé* ولكنه قد تم للمصلحة المشتركة *intérêt commun* طالما أن المسافر قد دفع نصف مصروفات الوقود (٧٣) والناقل النصف الآخر .

ومن تلقى القضاء السابق ، يتضح لنا أن حصول الناقل على كل أو بعض نفقات الوقود من شأنه أن يؤدي الى نفي صفة المجاملة في

Cass. Civ., 2-7-1964. Bull. Civ., 1964-2-399, No. 535. (٧١)

Cass. Civ. 17-10-1957 : J.C.P., 1957-4-somm., p. 186. (٧٢)

Cass. Civ., 15-10-1964 : Gaz. Pal., 1964-2-456. وفي هذا المعنى :

وقالت فيه النقض الفرنسية أن النقل لا يعتبر قد تم مجاملة ما دام قد ثبت أن مصروفات الطريق *fraîs de route* قد تحملها ملك التجارة والذين مضاهرين ..

Cass. Civ., 7-11-1957 : J.C.P., 1957-4-somm., p. 179. (٧٣)

Toulouse : 1-7-1959 : D. 1959, somm., p. 90. انظر عكس ذلك

باعتبار النقل مجاملة طالما يحصل الناقل على أى مقابل ولو قلنا جزءا من مصروفات الوقود *essence* ما دام الناقل يتحمل بقية المصروفات ومنها مصروفات الزيت *huile*

النقل واعتباره قائما على مصلحة الناقل ، وتمثل في عدم تحله
لنفقات السفر .

ونستطيع ان نلاحظ ايضا : ان اى قدر من المقابل يكفى مهما كان
شئلا لنفى صفة المجاملة ، على اعتبار انه ليس من الضروري ان يكون
هناك تساوى في القيمة بين المقابل وخدمة النقل ، فقد يكون بينهما
تفاوت .

الاثنا نورد على ذلك تحفظين :

١ - انه اذا كان الاصل هو عدم ضرورة التساوى في القيمة
بين خدمة النقل والمقابل ، فان ذلك لا يعنى ان المقابل ذاته يكفى
لجعل النقل بمقابل . وعلى ذلك فانه يشترط - وهنا يتجسد التحفظ
الأول - الا يهبط هذا المقابل الى القدر الذى يجعله في حكم العدم (٧٤) ،

٢ - وحتى اذا تحقق ما هو كليل بمنع تأثير التحفظ الأول ، فانه
يشترط - وهذا هو التحفظ الثانى - ان تكون لدى الناقل ، غداة
اتخاذ قراره بالقيام بالنقل او عند بدء الرحلة ، نية الحصول على هذه
النفقات ، حتى يمكن القول بان الناقل له مصلحة في النقل . ويلاحظ
ان هذا التحفظ ينطبق سواء كان الراكب قد قام بدفع كل او بعض
بمصرفات الوقود .

وعلى ذلك ، فان النقل يظل مجاملة دون اى مقابل على الرغم
من قيام الراكب بدفع كل نفقات الوقود او جزء معقول منها ، طالما
لم تتوافر لدى الناقل نية الحصول عليه عند بدء النقل ولم يكن هناك
اتفاق على ذلك بينهما ، بل ان الراكب هو الذى قام بدفعها بصورة
لقائية عفوية .

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 28.

(٧٤) انظر :

Boitard : Thèse, op. cit., 1941, p. 157.

وفي هذا ثالث محكمة النقض الفرنسية ان قضاء الموضوع
يستطيع ان يقضى بان النقل قد تم مجاملة ، ما دام قد ثبت لديه ان
قيام المسافرين بدفع مصروفات الوقود أثناء السفر لا يعدو كونه
عمل عفوى spontanément من جانب هذا المسافر ، ابلنه
الرغبة في التعبير عن شكره للناتل على مجاملته حياله ، وطالما ان الهدف
الواضح لتصرف الناتل كان يتمثل في أداء خدمة : ون الحصول على
منفعه (٧٥) .

الفصل الثاني

المقصود بالنقل مجاملة

TRANSPORT BENEVOLE

٣٠ — تجهيد وتقسيم :

رأينا في الفصل السابق ، كيف انه من الممكن ان تؤخذ مجانية النقل — حسب مفهوم مالى — بمعنى انعدام المقابل النقدى ، حيث يتم النقل بمقابل من نوع آخر ، او يتم دون أى مقابل من أى نوع .

وأوضحنا ، في نطاق هذا المعنى المالى للمجانبة ، ان الناقل قد يقوم بعملية النقل ويهدف من وراء ذلك الى تحقيق مصلحة شخصية ، وهو ما اطلقنا عليه النقل القائم على مصلحة للناقل ، باعتباره الوجه الاول للنقل المجاني .

الا انه ، واستخلاصا من المعنى السابق للمجانبة ، يجب الا يغيب من الذاكره انه يبقى بجانبه وجه آخر يشكل معه صورة النقل المجاني كصورة رئيسية لنقل الأشخاص ، تقابل صورة رئيسية أخرى هي النقل بعوض أى بمقابل نقدى .

ولكن ، اذا كان هذا الوجه الآخر يقترب من الوجه الأول بقدر معين ، فانه يبتعد عنه بنفس القدر . يقترب منه في خلو النقل من المقابل النقدى ، ويبتعد عنه في انعدام المقابل من أى نوع . هذا الوجه الآخر هو ما نطلق عليه النقل مجاملة .

لما المقصود بهذا النقل وانه قد تم على سبيل المجاملة ؟

ولا يفوتنا ، أن نشير هنا الى صورة لنقل الأشخاص ، تبدو من حيث الظهرة ، وكأنها تتلق تماما مع هذا الوجه الآخر من ناحية قيام الناقل بعملية النقل دون الحصول على أى مقابل ، مع أن الحقيقة

غير ذلك ، وتتمثل في أن الناقل يحصل على مقابل ، قد يتمثل في مبلغ تقدي تقاضاه من شخص آخر غير الراكب ، وقد يتضمنه عقداً آخر يعتبر النقل عنصراً ثانوياً فيه . وهى الحالات التى نسميها بحالات المجانية الظاهرية ، أو النقل المجانى ظاهرياً .

والى جانب تلك الحالات ، توجد بعض الأعمال التى تنفق حقيقته مع النقل مجاملة من حيث أنها تتم كذلك أى دون أى مقابل ، ولكنها تختلف عنه من نواحي أخرى . كان يقوم شخص بتقديم مساعدته الآخر دون قابل وهى ما نطلق عليها أعمال المساعدة مجاملة .

وعليه فأننا سوف نناول تحديد المقصود بالنقل مجاملة تجنباً للخلط بينه وبين حالات النقل المجانى ظاهرياً ، وأعمال المساعدة مجاملة .

وترتبط على ذلك فأننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى بحثين :

المبحث الأول : مفهوم النقل مجاملة .

المبحث الثانى : تمييز النقل مجاملة عن غيره من الأعمال التى تختلط معه .

المبحث الأول

مفهوم النقل مجاملة

تمهيد وتقسيم :

٣١ - نستطيع القول بلى - ذى - بدء بأنه ذلك النقل الذى يتم دون حصول الناقل على أى مقابل .

الا أننا نساءل هنا اذا كان ذلك كافياً للقول بتوافر النقل مجاملة : هل يكفى اتعدام المقابل بصورة كلية للقول باضفاء صفة المجاملة على النقل ؟ أم أن هناك عناصر أخرى ينبغي توافرها لصحة هذا القول ؟

وقوى ذلك يجب أن نلاحظ ، أن الأمر ليس مقصوراً على تعريف هذا النقل وتحديد عناصر المجاملة فيه .

فقد ذكرت من قبل أن النقل الغائم على مصلحة للنقل والنقل .
مجالمة ، يكونان معا صورة النقل المجاني . وأشارت أيضا إلى اقتراب بينهما ، بجامع انعدام المقابل النقدي ، حيث المجانية فيها مالية . إلا أنه ، والنقل الغائم على مصلحة للنقل يتضمن مقابلا يتمثل في مصلحة يبغي الناقل الحصول عليها ، فإن ثمة صعوبة تلور بشأن تحديد مقصود وخصائص الآجانية في النقل مجالمة .

٢٢ — تعريف النقل مجالمة :

يحدث أن يأخذ شخص مديقا له في سيارته لتقيام بنزعة .
وقد يحدث أيضا أن يأخذ شخص في سيارته شخصا آخر أثناء سيره في الطريق مصادفة ، لتوصيله إلى مكان ما ، وهو ما يعرف بالأوتوشوب قد يكون مديقا له ، وقد يكون على معرفة سابقة به ، وقد لا تكون له أي صلة سابقة به ، ويتم النقل في هذه الحالات على شئيل المجالمة ودون أي مقابل ، بناء على عرض من الناقل أو طلب من الراكب .

يتضح من الأمثلة السابقة ، كيف أنها تتضمن العملية المادية للنقل ، حيث نقل شخص من مكان إلى آخر .

ومما لا جدال فيه أيضا ، وضوح صفة الاختيار في عرض أو قبول الناقل لتقديم خدمة النقل للشخص الذي يصير بقبوله راكبا .

ونلاحظ أن جانب ذلك إتيعة ، البعد عن الالتزام القانوني إذا تم النقل بناء على طلب الراكب أو عرض الناقل ، حيث لا يوجد على عاتق الناقل أي التزام قانوني بضرورة إتياعه (٧٦) .

(٧٦) انظر في هذا المعنى .

Renard (H.) : "L'automobiliste et la morale chrétienne". Paris, 1967, p. 255.

واخيرا ، فان انعدم المقابل ، يعتبر ظاهرة بارزة في الامثلة السابقة .

ونستطيع من ثانيا تحليلنا المتقدم ، ان نتوصل الى صفتي الاختيار وعدم الالتزام القانوني لدى الناقل الذي ليس في نيته الحصول على اى مقابل ، بل المجاملة عن طريق آداء خدمة النقل . كذلك فان النقل مجاملة يرتبط بالفصوصية في استعمال السيارة .

وتلخيصا على ذلك ، فانه يمكن تعريف النقل مجاملة ، بانه عبارة عن قيام شخص بنقل آخر طوعية باستخدام احدى وسائل النقل ولكن سيارة ، دون ان تكون لديه نية الحصول على اجر نقدي ، ولم تكن له مصلحة في النقل .

ونقصد به في عبارة وجيزة ، ذلك النقل الذي يتم على سبيله المجاملة البعته من جانب الناقل . (w) .

-
- Moreau : Thèse, op. cit., 1928, p. 7.: انظر في تعريف النقل مجاملة : (vv)
Tauzin : "Un exemple de socialisme juridique en matière de responsabilité de fait des choses. L'article 1384 et les accidents d'automobiles". Thèse Paris, 1979; p. 140.
Flour : "Le transport bénévole".
Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 14.
Esrain : Cours, doct., 1949-1950, p. 186.
Chapus : "Responsabilité publique et responsabilité privée. Les influences réciproques de jurisprudence administrative et judiciaire". Thèse Paris, 1952, p. 296, No. 296.
Georgiades : "Les fondements de la responsabilité dans le transport aérien gratuit". R.F.D.A., 1951, p. 91, notamment p. 95.
Planhol et Ripert : Trait. dr. civ., 1952, t. 6, p. 878, No. 622.
Cotte (J.) : "Le transport de passagers en droit aérien". Thèse Paris, 1953, p. 49.
Dupeyroux : Thèse, op. cit., 1955, p. 82, No. 71.
Mazères (J.A.) : "Véhicules administratifs et responsabilité publique". Thèse Toulouse, 1960, p. 4. 95.
Lalou (H.) : Trait. Respons. Civ., 1962, p. 328, No. 469.

ومن هنا يتضح أن انعدام المقابل بصورة كلية « لا يكتفى وحده »
للقول بإضفاء صفة المجاملة على النقل ، بل يجب أن تتوفر لدى الناقل
النية بعدم الحصول عليه وهي نية المجاملة . وسوف نبحث عناصر
المجاملة فيما يلي .

٣٣ - عناصر المجاملة : (٧٨)

ترتبا على ما تقدم من تعريف للنقل مجاملة ، نستطيع القول أن
عنصرين جوهريين ينبغي توافرها في صفة المجاملة هي : الأول مادي
والثاني معنوي .

٣٤ - العنصر المادي :

وإذا ، عدم حصول الناقل على أي مقابل مهما كان نوعه
وإيا كانت طبيعته ، نظير قيامه بأداء خدمة النقل ، وقد يؤديها بنفسه
باعتباره مالكا للسيارة ، أو يقوم بأدائها تابع يعمل لديه . وسوف تظهر
أهمية الفرض الأخير في تحديد المسؤولية كما سنرى في القسم التالي .

Poupard : Thèse, op. cit., 1963, p. 41.

De Page (H.) : Traité élém. dr. civ. belge, 1964, t. 2, p. 1103,
No. 1046.

Sloufi : Op. cit., 1965, p. 35, No. 10.

Graner : "La responsabilité civile en matière d'accidents auto-
mobile sous considération spéciale du problème de la res-
ponsabilité en cas d'accident au cours d'un transport béné-
vole". Paris, 1971, p. 10.

ومن اللغة المصرية انظر :

حشمت أبو سميت ، مصادر الالتزام ، ١٩٦٣ ، ص ٢٨٥ رقم ٤١٥ . . .

Moreau : Thèse, op. cit., 1926, p. 4 et s. (٧٨) انظر :

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 17 et s.

Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 7 et s.

Rodellass : Thèse, op. cit., 1960, p. 23 et s.

انظر أيضا : محمد ليبيب شنب ، رسالة في المسؤولية عن الاضرار ، ١٩٥٧ ، ص ١٨٢ ،
رقم ١٦٢ .

فلذا كان الناقل قد حصل فعلا على مقابل لعملية النقل من الراكب ، أو كان قد اشترط عليه ذلك ، فان الأمر يخرج عن نطاق النقل مجاملة .

وإذا كان عدم وجود المقابل ، يعد أمرا جوهريا للقول بأن النقل قد تم مجاملة ، فإنه لا يكفى وحده ، بل يجب أن يتوانر الى جانبه ، نية المجاملة لدى الناقل ، وهى محور العنصر الثانى .

٥٣ — العنصر المعنوى :

ومحواه ، كما ذكرت ، توافر نية المجاملة لدى الناقل ، بأن يقوم بخدمة النقل وليس في نيته الحصول على أى مقابل .

ويلاحظ أن انعقاد نية الناقل على نقل شخص مجاملة دون أى مقابل إنما هو أمر يستلزم بالضرورة أن يكون الناقل على دراية بوجود هذا الراكب في السيارة ، إذ أن وجود الراكب بالسيارة أو تسلفه ظهرها أو أحد جوانبها خلصة من الناقل ، لاشك أنه يتعارض مع القول بتوافر نية المجاملة لدى هذا الناقل . وهى ما يطلق عليها حالة الراكب خلسه voyageur clandestin .

ومفصلا عن ذلك ، ماننا لا نقصد بالدراية مجرد العلم فقط . وإنما نقصد بها العلم بوجود الراكب من طوعية . لماذا فتح شخص سيارة آخر أثناء الاستعداد للرحيل واستقر بها رغم معارضة صاحبها ، ماننا لا يمكن أن يعتبر راكبا على سبيل المجاملة ، وإنما يأخذ حكم الراكب خلسه .

وتبرز أهمية هذه الحالة بصدد تحديد نظام المسؤولية الذى يخضع له الناقل . هل يعتبر ناقلا على سبيل المجاملة ومن ثم يخضع للقواعد التى قال القضاء بخضوع الناقل مجاملة لها ، أم أن الأمر غير ذلك ؟

وبداهة ماننا لا مجال للمسؤولية العقابية في هذه الحالة ، لاستحالة

القول بوجود عقد بين الناقل والراكب خلّسه ، نظرا لتخلف القومات الجوهرية للعقد (٧٩) .

لما وقد بات واضحا أنه لا يمكن اعتبار هذه الحالة تقلا على مسبين المجاملة نظر التخلف العنصر المعنوي (٨٠) فإن جدلا اثير في نطاق القضاء الفرنسي حول تحديد مسؤولية الناقل .

وفي هذا الصدد ، ذهبت الدائرة الجنائية لمحكمة النقض الفرنسية الى القول ، بأنه اذا كان ناقل الأشخاص مجاملة مسئولاً عن الحادث الذي وقع أثناء النقل عندما يثبت على عاتقه خطأ ، فإن الأمر يختلف اذا كان المضرور من الحادث قد ركب السيارة خلّسه عن الناقل ، وأن خطأ *la faute initiale* الراكب *fait disparaître* يعني الناقل من المسؤولية (٨١) .

(٧٩) انظر في خصوص الراكب خلّسه في النقل متعلوه ١٥ مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون التجاري ، ١٩٧٢ ، ص ٢٢٢ ، رقم ٤٦٢ . ويقول : ان الناقل الذي يتسلسل الى مركبة النقل دون أن يبيع لجرة النقل ، اذا كانت تلك المركبة يجب الحصول عليها مقدما ، لا يمكنه أن يتجنب أحكام عقد النقل . والنظر في هذا المعنى : علي البارودي ، العقود وعمليات البنوك التجارية ، ١٩٦٦ ، ص ٢٢٦ رقم ١٦٨ .

(٨٠) انظر في هذا المعنى :

Vasilin (C.) : "La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs". Thèse Paris, 1925, p. 79.

Moreau : Op. cit., p. 8.

Hulot : Op. cit., p. 20.

Mazeaud (H.) : Cours doct., 1952-1953, p. 284.

Cotte : Op. cit., p. 47.

محمد لطيف شبيب ، المرجع السابق ، ص ١٨٨ ، بند ١٦٨ .
وانظر في ندوة وقوع هذا الغرض :

Leservoisier (Y.) : "La responsabilité civile résultant de transport gratuit de personnes en droit français et en droit anglais". Thèse Paris, 1964, p. 34.

Cass. Crim. 18-7-1929 : S. 1932-1-159.

(٨١) .

في هذا المعنى في اللغة :

Savatier : Trait. respons. 1951, t. 1, p. 166, No. 127.

وعلى خلاف القضاء السابق ، كان قضاء مجلس الدولة الفرنسي بقسمة المسؤولية في مثل هذه الحالة ، على أساس أن ركوب الشخص دون إذن يعتبر خطأ من شأنه أن يؤدي إلى قسمة المسؤولية بين الراكب المصاب والناقل إذا ما ثبت خطأ الأخير (٨٢) .

وفي نفس الاتجاه ، بقسمة المسؤولية ، كان قضاء الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في حكم بتاريخ ٤ مايو ١٩٥٥ (٨٣) .

وإذا كنا قد انتهينا الآن من تعريف مجاملة ، ووصلنا في نهاية المطاف إلى حصر صفة المجاملة في عنصرين ، فإننا نرى — استخلاصا مما سبق — ضرورة توافر بعض السمات في المجاملة بصدد النقل مجاملة .

٣٦ — مقصود المجاملة وخصائصها في النقل مجاملة :

فقدنا أن المجاملة في نطاق الفكرة الموسعة للنقل لمجاني ، لا تعدو كونها مجاملة مالية حيث يتم النقل دون حصول الناقل على مقابل نقدي . ولما كان الأمر كذلك ، نرى ، استنادا إلى تعريف النقل مجاملة ، أن هذا لا يكفي إذا ما توافر للقول بأن النقل قد تم مجاملة . إذ أن عدم حصول الناقل على أجر نقدي ، لا يحمل الدلالة القاطعة على أن النقل قد تم على سبيل المجاملة من جانبه . فالنقل يكون في هذه الحالة مجانيا وليس مجاملة . فالمجانية تعني إذن في نطاق النقل مجاملة ، أن للناقل قد قام بعملية النقل ولم تكن لديه نية للحصول على أي مقابل .

ونستخلص من ذلك ، أنه بالإضافة إلى المفهوم الواسع للمجانية ، يوجد مفهوم آخر أكثر تضيقا تبكنا في نظامه — نظرا لمومية الأول — من تحديد فكرة النقل مجاملة .

ونأسسنا على هذا المفهوم الضيق للمجانية في نطاق النقل مجاملة ، فإننا نستطيع أن نحدد خصائص المجاملة فيه .

فيتمتع أن تكون هذه المجانية كاملة في المقام الأول . والواقع ، أنه وإن كانت هذه الخصيصة تعتبر نتيجة طبيعية لتعريف النقل مجاملة بالمصينة التي نكرناها حيث لا يوجد أي مقابل ، فإن أهميتها تكمن مع ذلك فيما قد يتواجد من مقابل يظن في انعدام تأثيره على صفة المجاملة نظرا لمضالته .

ليس هذا فقط ، بل إن أهمية أخرى تبرز فيما يتصل بآثار وجود المقابل بعد بدء عملية النقل مجاملة حيث الخصيصة الثانية ومؤداها : أن تكون المجانية نهائية . وتتولى تفصيل ذلك

٢٧ - (١) يجب أن تكون المجانية كاملة :

ونقصد بذلك في نطاق نقل الأشخاص مجاملة ، أن هذا النقل إما أن يتم كذلك بصورة كاملة لتوافر عنصرى المجاملة ، أو لا يتم كذلك بصورة كاملة أيضا . وعليه فإن المجانية بمعناها الضيق الذي نقصده في النقل مجاملة « تستبعد وجود أي مقابل ، أي أنها مطلقة » (٨٤) . ومن ثم « فلا مجاملة إلا إذا كانت المجانية كاملة » (٨٥) .

وتدرب البعض على ذلك نتيجة مؤداها ، أن أي مقابل معها كانت قيمته ، ولو كان زهيدا ، من شأنه أن ينشئ صفة المجاملة عن النقل ويحمله بمقابل (٨٦) .

ليس هذا فقط ، بل أن وجود المقابل أية كان قدره ، أو انعدامه ، لا يكفي في حد ذاته للقول بأن النقل ليس مجاملة أو أنه كذلك ، وإنما يتعين ليحدث هذا الوجود أو الإندام أثره المرجو ، أن تتوافر لدى

Michel (J.) : "Gratuité en droit romain", Bruxelles, 1962, (٨٤)
p. 241, No. 379 et p. 243, No. 382.

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 25.

(٨٥)

Hulot : Op. cit., p. 26.

(٨٦)

Gaudemet (J.) : "Une sociologie de la gratuité". Rev. historique de droit fr. et étranger 1963, p. 638 et s., notamment p. 642.

الناقل نية الحصول عليه أو عدمها . ان هناك ارتباطا لا ينقسم — في تحديد طبيعة النقل — بين وجود الأجر أو عدمه ونية الحصول عليه .
أو انعدامها .

٢٨ — (٢) يجب ان تكون المجاملة نهائية (٨٧) :

ونقصد بذلك ، ان صفة المجاملة في النقل تتحدد عنه بدايته بتواتر نية المجاملة عندئذ . وعلى ذلك ، فان اى مقابل يحصل عليه الناقل .
بعد بدء عملية النقل وفي خلالها ، أو بعد انتهائها ، ليس من شأنه .
ان يؤدي الى جعله نقلا بمقابل طالما لم تكن لدى الناقل نية الحصول .
عليه عند بدء النقل ، وما دام النقل لم يتم بغية هذا الهدف .

وترتبا على ذلك ، فان قيام الراكب بنفع « بقشيش » للناقل في نهاية عملية النقل لا يتعارض مع صفة المجاملة في النقل (٨٨) . كذلك فان قيام المسافر بنفع جزء من نفقات الوقود خلال الطريق لا يتعارض — كما سبق أن ذكرنا — مع صفة المجاملة في النقل طالما ان ذلك قد تم بصورة عفوية تلقائية ولم يحدث اتفاق على ذلك قبل او عند بدء النقل . وننساها .
من ثم عن بداية النقل مجاملة ونهايته .

٣٩ — بداية ونهاية النقل مجاملة :

وبعد كل ما تقدم ذكره من مفهوم النقل مجاملة ، وعناصر المجاملة تلك ، فان ذلك ليس كافيا في نظرنا للانتهاء من تحديد ماهية النقل مجاملة . ذلك ان هناك تساؤلا يطرح نفسه ، تعد الاجابة عنه جزءا مكملا لتحديد النقل مجاملة ، ويتعلق بتحديد الوقت الذى يبدأ فيه هذا النقل وكذا الوقت الذى ينتهى عنده .

واذا كان تحديد بداية النقل مجاملة ونهايته قد غدا — باعتباره

(٨٧) انظر لى نهائية المجاملة Michel (J.) : Op. cit., p. 241, No. 379.

(٨٨) انظر : Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 14.

مكبلا لدراسة تحديد فكرته — أمرا جوهريا ، لما ذلك الأهمية الكبرى
نعلقها على ذلك التحديد .

٤٠ — أهمية تحديد بداية ونهاية النقل مجاملة :

تبرز هذه الأهمية فيما يتعلق بالخلاف حول خضوع الناقل مجاملة
لقواعد المسؤولية الخطئية أو قواعد المسؤولية عن الأشياء . لماذا كان
الحادث قد وقع للشخص وهو ما زال على الأرض قبل بداية النقل أو بعد
انتهائه بنزوله من السيارة ، فإن الأمر لا يكون متعلقا بنقل شخص ،
وانما يعامل المصاب كما لو كان مارا في الطريق ، ويستطيع الرجوع
على الحارس بقواعد المسؤولية عن الأشياء .

وإذا كانت أهمية مثل هذه ، لا قيمة لها في حالة خضوع الناقل
مجاملة — كما هو الحال في فرنسا الآن — لقواعد المسؤولية عن الأشياء ،
لأن الأمر لم يعد يختلف تبعاً لمركز الضرر الذي يستطيع التمسك بقواعد
هذه المسؤولية دون تفرقة بين راكب ومار في الطريق ، فإن ثمة أهمية
تترتب أيضا على المسألة التي نحن بصدددها في ظل خضوع الناقل
مجاملة لقواعد المسؤولية الخطئية وتتعلق بها ذكرناه من سمات للمجاملة
وخاصة نهائيتها ، والأثر المترتب على حصول الناقل على مقابل خلال
عملية النقل . إذ أن تحديد هذا الأثر وبيانه بالنسبة لصفة المجاملة
إنما يرتبط بتوافر نية المجاملة لدى الناقل منذ بدء النقل . كذلك تظهر
هذه الأهمية فيها يقصّل بالأثر المترتب على تقاضى الناقل لمبلغ للمل
« البقشيش » بعد انتهاء عملية النقل .

٤١ — لما عن بداية النقل مجاملة :

فإن هناك اتجاهات تضمنه حكم لمحكمة شاتبري (٨٩) ومؤداه : أن
النقل مجاملة يبدأ قبل أن يأخذ المسافر مكانه في السيارة ، ومنذ

Trib. Gran. Inst. de Chambéry : 13-5-1965 : J.C.P. 1966- (٨٩)
4-103.

من اتصل هذا الاتجاه

Lacervoisier (Y.) : Thèse, op. cit., 1964, p. 28.

الوقت الذى يتم فيه الاتفاق على النقل بحيث تبدأ ادارة محرك السيارة
استعدادا لبدا الرحلة .

الا أننا لا يمكن أن نسلم بذلك ، لأنه يؤدي في الواقع ، ونظرا
لما ينطوى عليه من توسع لمفهوم النقل ، الى الاضرار بالراكب في نظر هذا
الاتجاه اذا كان الناقل يخضع لقواعد المسؤولية الخطئية كما هو الحال
في مصر . لأنه قد يتصور - حسب هذا الراى - أن يقع الحادث
والراكب ما زال على الأرض ، مما يستوجب معاملته مثل المار ويجوز
له الاستنادة من قواعد المسؤولية عن الأشياء ، وهو امر لا يتسجم مع
خضوع الناقل لقواعد المسؤولية الخطئية والتزام هذا الراكب بالتبات
خطأ يفشل في مهمة القيام به .

كذلك كيف نحدد الراكب خلصة حسب مفهوم هذا الراى ؟

ولذا ، فقد ذهب البعض (٩٠) الى القول بأن هذا النقل يبدأ من
اللحظة التى يأخذ فيها الشخص مكانه في السيارة ، ولكننا لا ننطق
بسمه لما يترتب عليه من تضيق لمفهوم الراكب . فالراكب ليس فقط هو
الشخص الذى يتواجد داخل السيارة فعلا ولكنه من الممكن أن يعتبر
كذلك لجرد تأهبه للركوب بفتح الأبواب مثلا ووضع قدمه على سلم
السيارة . ونرى تأسيسا على ذلك ، أن النقل مجاملة يبدأ منذ
اللحظة التى يهم فيها الشخص للركوب في السيارة .

٤٢ - وفيما يتعلق بنهاية النقل مجاملة :

فإننا نرى انتهاء قياسا على النقل بعبوض ، نظرا لتنازل كل منهما ،
من حيث العملية المادية للنقل .

وبخصوص انتهاء النقل بعبوض ، قضى في فرنسا بأن عقد النقل المبرم

Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 11.

(٩٠) انظر :
على نفس المقتضى في النقل الجوى :

Benathar, Chron., op. cit., Rev. gén. de l'A. et de l'Esp., 1963, p.
309.

بين سائق التاكسي والمسافر لا ينتهى الا بنزوله (٩١) كذلك قضى بان الالتزام بالسلامة ينتهى بنزول المسافر (٩٢) . وقضى كذلك بان الالتزام بالسلامة لا يغطى سقوط المسافر بعيدا عن مرفق النقل وبعد نزوله من السيارة (٩٣) .

وتأسيسا على ذلك ، فائنا نستطيع القول بان النقل مجاملة ينتهى ، شأنه فى ذلك شأن النقل بعوض ، بنزول الراكب من السيارة ومخادرته لها نهائيا .

ونسوق فى الدلالة الغاطمة على ذلك حكما لحكمة النقض الفرنسية بتاريخ ١١ يناير ١٩٦٧ (٩٤) . وقد صدر بمناسبة قضية حيث أصيب راكب على سبيل المجاملة بعد نزوله من السيارة ، لكن الاصابة كانت بسبب هذه السيارة . ولما طالب الورثة بالتعويض — حيث كان المضرور قد توفى — على أساس المادة ١/١٣٨٤ مكنى فرنسى ، ايدت محكمة استئناف ديجون طلباتهم بحكم بتاريخ ١٧ مارس ١٩٦٥ .

وصدر حكم المحكمة العليا الفرنسية المشار اليه ، بمناسبة طعن بالنقض فى حكم الاستئناف المذكور . وقالت أنه لما كان يبين من الحكم محل الطعن ان الراكب قد اخذ مكانه فى سيارة يتودها شخص قبل ان يقوم فى نهاية عمله اليومى بتوصيل الراكب المذكور ، وان الناقل قد قام بتحريك السيارة الى الخلف بعد وقوعها ، مما ترتب عليه ان احدى العجلات حطمت ساق الراكب بعد نزوله مما ادى الى وفاته ، فقد قام

Cour d'Appel d'Aix : 8-10-1963. Gaz. Pal. 1964-1-195. (٩١)

Cass. Civ. 21-7-1969 : J.C.P. 1969-4-246. (٩٢)

Cass. Civ. 23-2-1971 : J.C.P. 1971-4-88. (٩٣)

Cass. Civ. 11-1-1957 : Bull. Civ. 1967-2-9, No. 15. (٩٤)

انظر فى هذا الرأى فى النقل بعوض : أبو زيد وشوان ، المرجع السابق ، رقم ٣٠٧ ، ص ٢٢٠ حيث يقول :

ويبدو ان ما استقر عليه الرأى أخيرا بالنسبة للنقل البرى ، ان التزام الناقل بسلامة الراكب يبتدئ من المكان والوقت الذى يبدأ به المسافر بالعمود الى المركبة وحتى انمام عملية النزول منها »

الورثة بالمطالبة بالتعويض على أساس تواعد المسؤولية عن الأشياء عليها في المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى .

وقالت النقض أيضا ، أنه اذا كان قد عيب على الحكم (الاستثناء) تطبيقه للنص المذكور لأن الضرور لم يكن ليصاب لولا مساهمته في استعمال الشيء على سبيل المجاملة ، وأن الحادث قد وقع بسبب هذا الاستعمال وفي هذه المناسبة مما يمنع تطبيق هذا النص ، فان قضاة الموضوع وقد كشفوا أن الحادث لم يقع خلال نقل مجاملة ولكن بعد نهاية هذا النقل حيث كان الراكب المضور قد نزل من السيارة ، فانهم يكونوا قد قرروا — بحق — مسئولية المالك بصفته حارسا للشيء الذى أحدث الضرر .

وأول ما يلاحظ على ما جاء به الحكم السابق ، أن الحجة التى استندت اليها المحكمة فيما قضت به تتمثل في اعتبار هذا المضور من الغير مثل المار في الطريق على أساس انتهاء عملية النقل مجاملة بنزول الراكب من السيارة .

ولاشك أن ذلك يتفق مع ما ذكرته من أن النقل مجاملة ينتهى بنزول الراكب من السيارة ومغادرته لها نهائيا .

المبحث الثانى

تمييز النقل مجاملة عن غير من الاعمال التى تختلط معه

٤٣ — قدما أن النقل مجاملة عبارة عن عمل تطوعى يقوم به شخص تتوافر لديه نية المجاملة .

الا انه قد توجد مع ذلك حالات يبدو فيها النقل وكأنه لايتضمن أى مقابل ومن ثم ، يظن انه تم على سبيل المجاملة بدافع انعدام المقابل ، مع أن الواقع غير ذلك بيقين . وهى ماتطلق عليها حالات النقل الذى ينطوى على مجانية ظاهرة .

والى جانبها ، توجد بعض الاعمال الأخرى التى يمكن ان تختلط مع النقل مجاملة . فقد يقوم شخص بتقديم مساعدته على أى مستوى لشخص آخر دون أى مقابل وعلى سبيل المجاملة . وهى ما تسمى بأعمال المساعدة مجاملة . هذه الأعمال ، وان كانت تختلط مع النقل مجاملة من حيث انها تتم كذلك أيضا ، فانها تختلف فى نواحي كثيرة .

وستولى التفرقة بينه وبين هذه الأعمال وتلك الحالات .

٤٤ - أولا حالات النقل الذى ينطوى على مجانية ظاهرة :

هناك حالات معينة يبدو فيها النقل مجانيا دون أى مقابل ؛ ولكن هذه المجانية لاتعدو كونها مظهرا كاذبا يخفى وراءه حقيقة راسخة وهى ان النقل فى هذه الحالات ينطوى على مقابل ولاتدع الظروف شكاً فى انه بمعرض وقد يمثل هذا المقابل فى مبلغ نقدي يقوم شخص آخر غير المسافر بأدائه للنقل . هذه حالة ، وهناك حالة أخرى لا يقع فيها النقل بصورة منفردة ، وانما مرتبطاً بعقد آخر يعتبر النقل عنصراً فيه ، ليس باعتباره المحل الرئيسى له ، ولكن كعملية ثانوية متفرعة عنه .

ونتولى تفصيل ما أجملنا .

١ - قيام شخص آخر غير المسافر بنفع الأجرة :

٤٥ - كثيراً ما يحدث أن يقوم شخص بنقل آخر نظير مقابل نقدي ، لا يحصل عليه من الأخير ، وانما من شخص آخر يتولى الوفاء به له . ومن المتعين اعتبار هذا النقل ، نقلاً بمعرض . لانه مما لا شك فيه ، وهذا هو العنصر الجوهرى ، أن الناقل قد حصل على أجر نقدي كمقابل لعملية نقل المسافر . ولا يهم من قام بالوفاء .

ومن أمثلة ذلك نقل المسكرين . فهناك نوع منه يتم بلا أى مقابل بينما يتم النوع الآخر بنصف أو ربع أجرة (١٥) .

(١٥) انظر : دليل العمل بكتائب التذاكر وكيفية الاشتراكات بسكك حديد مصر ٤
٣ مارس ١٩٦٦

و'الواقع ان هناك مقابلا تقوم الدولة بدفعه لشركة النقل . ويمكن القول ايضا بأن المقابل تمثل فيما يؤديه هؤلاء من خدمات . وشبيه ذلك ايضا قيام الدولة باعطاء استمارات سفر للموظفين عند تكليفهم بمهام رسمية . تتطلب انتقلهم ؛ وعند نزولهم في اجازات من المناطق النائية (٦١) .

وتجلى بأنه يوجد - في مثل هذه الحالات - عقد نقل اشخاص . يتم ابرامه دون تدخل المسافر ، ويرسم بين الناقل (شركة) والفير الذي له مصلحة في نقل المسافر « (٦٢) » .

يسافر بخصي ٧٥ ٪ رجال القوات المسلحة من جيبط الشرف والبولات وخباط الصف والجنود . ويستبدل بفسام مطلقا نموذج ٦٦ ايراد على النحو الآتي :

١٠٩٠ . بموجب استجابة توضح طلبها من القوات المسلحة بأنه لا يحصل شيئا من حائنها وتعالسب القوات المسلحة على هذه الاستجابة بواقع ٢٥ ٪ .

٢٠ ب) بموجب رخصة ٣١ ا . ت - ينتج حائنها قيمة ربح اجرة السفر لكندا . من ٣١ من الدليل .

كذلك ، تصرف للثلاث السابعة تصاريح مختلفة بربح اجرة نموذج ١٦ ا وذلك عند تسليمهم بإجازات او في العطلات الرسمية .

كذلك بالنسبة لتصريح رجال الشرطة ، حيث يسافر عمالكر وصف شباط وصولات للشرطة في الاجازات بخصي ٧٥ ٪ .

٣١ من الدليل .

(٦٦) ان الاستجابات او الرخص المختلفة الصادرة من قوى الشان موقعا عليها ومختومة من الجهة الصارفة تعول لحائنها ان ياتوا بذاكر سفر بدون ان يدفعوا شيئا ؛ يعزل في الاولى او ان يدفعوا اجرا مختلفا في الثانية بموجب امتيازات مبنوعة لهم من السلك المحددة .

٣٢ من الدليل .

وكذلك ما سمي بالاستجابة ٢٦ مابره التي تصرف للعاملين والحكومة والهيئات العامة وللعاملين عند سفرهم في الاجازات .

٢٨ من الدليل .

وبلاحظ أنه بالنسبة لسفر الاطفال ، فإنه يعتبر نقلا بعوض لان اجرة نقله مختلفه في فكرة الشخص الذي يصحبه معه .

وقال البعض بأنه يمكن تفسير هذا العقد بفكرة الاشتراط لصلحة الغير ، فالدولة هي المشترط stipulant ، والشركة هي المتعهد promettant والمسافر هو المنتفع (٩٨) .

٢ — مقابل النقل يتمثل في خدمة يؤديها الراكب بموجب عقد معاوضة:

٤٦ — قد يكون النقل عنصرا في عقد معاوضة ، لا يمثل المحل الرئيسي له ، ولكنه يعد عملية ثانوية متفرعة عنه .

وللوهلة الاولى ، فإنه يمكننا القول — على وجه الاجمال بأن هذا النقل يصطبغ بطابع هذا العقد الذي يرتبط به ، ويعتبر نقلا بعوض يرتب المسؤولية المتعدية (٩٩) .

وهذا العقد الذي يتفرع عنه نقل الأشخاص قد يكون عقد نقل أشياء ، أو عقد عمل ، أو عقد فندق .

ونعرض لذلك فيما يلي :

٤٧ — (١) نقل الأشخاص تابع لعقد الأشياء بعوض :

قد تكون بصدد عقد نقل أشياء بمقابل متفق عليه في هذا العقد . ومع ذلك قد يصاحبه نقل أشخاص ، ليثور تساؤل يتعلق بما إذا كان هذا المقابل يشمل نقل الأشخاص المصاحب لنقل الأشياء أم لا ؟ .

ويعبرة أخرى ، هل يعتبر نقل الأشخاص هنا بمقابل أم لا ؟ .

يمكننا القول أنه ، إما كان نقل الأشخاص مرتبط مع نقل أشياء

Vasiliu (C.) : Thèse, op. cit., 1925, p. 82.

(٩٨) انظر :

Koffler (A.) : "La détermination juridique du contrat de transport". Thèse Paris, 1930, p. 20.

Baraud (R.) : Thèse, op. cit., 1933, p. 26.

Cordier (P.) : "L'obligation de sécurité de la personne du créancier". Thèse Paris, 1946, p. 32. (٩٩) انظر :

يتم بموجب عقد يتضمن مقابلاً نقدياً ، فإنه يكون نقلاً بعوض ، وتضحيب عليه طبيعة العقد الذى يتفرع عنه (١٠٠) .

وليس بعسير علينا ان نقدم البرهان على ذلك من واقع احكام النقص الفرنسية التى جرت فى قضائها على هذه النظرة .

نقضى من جانبها فى ٢٠ مايو ١٩٥٤ ، بأن نقل المصالح المصاحب لنقل اشياء هو نقل بعوض ، وقررت مسئولية الناقل على أساس الالتزام بضمان السلامة . وقالت ان نقل الأشخاص كان مقترفاً عن نقل الاشياء ، وأنه يعتبر ، بالنسبة للظروف التى تبت فيها العملية ، شرطاً لنقل الاشياء ، واستخلصت المحكمة من ذلك ان نقل الأشخاص يعتبر جزءاً من العقد المبرم بين الناقل والمعاول الذى يستخدم هؤلاء العمال .

ترتبت على ذلك نتيجة مؤداها ان نقل هؤلاء العمال قد تم بعوض .
وليس مجاملة (١٠١) .

وعلى نفس الوتيرة ، جاءت بعض احكام القضاء البلجيكي . وقضى بأنه عندما يكون المحل الرئيسى للعقد متبلاً فى نقل بضائع ، وجرت العادة على مرافقة بعض الأشخاص لها ، فان هؤلاء الأشخاص يستطيعون ، على الرغم من عدم الاتفاق على أجر لنقلهم ، التمسك بعقد النقل وذلك بموجب اشتراط لمصلحتهم أبرمه رب المصل (١٠٢) .

ومع ذلك ، فان هناك احكاماً على صعيد القضاء البلجيكي تشير الى انه قد واجه المسألة على نحو آخر بعد ذلك .

(١٠٠) انظر فى هذا المعنى : جلى (البارودى - العقود ومبيعات البنوك التجارية ، ١٩٦٦ ، ص ٢٢٧ ، رقم ١٦٨ .

(١٠١) Cass. Civ. 20-5-1954. Bull. transports, 1955, p. 350.

(١٠٢) Cour d'Appel de Gand : 13-3-1932. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1933, No. 1297.

لمقد فكرت من قبل ان هذا القضاء لم يفرق في نطاق النقل المجاني بين النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة : بل انه مائل بينهما .

وعليه ، يمكن القول ، انه قابله بين صورتين رئيسيتين لنقل الأشخاص : نقل بعموض حيث يوجد عقد نقل يتضمن مقابلا نقديا يخضع لأحكام قانون سنة ١٨٩١ الذي لقي على عاتق الناقل بعموض التزاما بضمان السلامة هذا من ناحية ، ونقل يخلو من كل مقابل من ناحية أخرى .

وقد سيطرت هذه التفرقة على مواجهة بعض المحاكم للمسألة التي نحن بصددنا .

نقضت محكمة بروكسل ، بئنه عندما يأخذ شخص مكانه في سيارة نقل لمراقبة البضاعة المتقولة او للمرافاد من الطريق . فلا توجد في مواجهته مسئولية عقديه على عاتق الناقل . ورفضت المحكمة تطبيق الالتزام بضمان السلامة لان نقل هذا الشخص لم يتم بعموض (١٠٦) .

٢٨ — (ب) النقل كجهر انصالي في عقد العمل :

هناك حالات معينة يرتبط فيها النقل بعقد عمل ، يتضمن مبلية النقل كمنصر ثانوى ، ويمثل المقابل الخاص بها في الخدمات التي يؤديها الصامل .

مثال ذلك قيام رب العمل بتخصيص سيارات لنقل العمال من وإلى مقر العمل . كذلك قيام الشركات — كما هو الحال في مصر — بتخصيص سيارات لنقل العمال .

Cour d'Appel de Bruxelles : 15-6-1948. Réc. ann. jurispr. (١٠٣)
belg. 1948, p. 288.

ورفضت المحكمة تطبيق المادة ١/١٢٨٤ من القانون الجنى البلجيكي الخاصة بالمسئولية عن الاشياء لعدم ثبوت عيب في السيارة لان اثبات العيب في الشيء شرط جومرى لتطبيق هذا النص هناك . ولعدم ثبوت خطأ الناقل رفضت المحكمة ايضا تطبيق المادة ١٢٨٢ الخاصة بالمسئولية الخطائية .

ومن أمثلة ذلك أيضا إعطاء هيئة السكة الحديد تصاريح ركوب مجانية للعاملين بها وعائلاتهم (١٠٤) .

ماذا ما وقع حادث للراكب في الحالات السابقة فإن الأمر يحدق : هل يعتبر النقل بالمجان ويخضع للنقل لنظام المسؤولية المقرر في هذا الصدد ، أم إن الأمر غير ذلك ؟ .

ذهب الفقه في فرنسا إلى القول — بحق — بأن عقد النقل يعتبر نقلا بعموم ، يتمثل بمقابلة ثمنيا يؤديه العامل من خدمات للنقل السذي تربطه به علاقة العمل (١٠٥) .

(١٠٦) انظر لائحة تصاريح السفر لموظفي السكك الحديدية . قرار وراي رقم ١٢ بتاريخ ٢٤ يوليو ١٩٦٠ . وتقر هذه اللائحة إعطاء تصاريح مجانية للموظفين والمستخدمين والعامل في الحالات الآتية :

— السفر للأعمال الصحية (م ٢)

— السفر للموتونه (م ٣)

— السفر للاعتراف (م ٤)

— السفر في حالة المرض (م ٥)

— السفر في حالة الإصابة (م ٦)

— السفر في حالة الزواج (م ٧)

— تصريح مجاني لخدمة أشخاص من اقارب الموظف المتولي إلى المكان الذي تدل له الجهة (م ٩) .

— تصاريح مرسية للإبناء والبنات الذين يمولهم الموظف أو المستخدم أو العامل لأعمال خاصة (م ١٢) .

Ogier : "La responsabilité du transporteur dans les accidents de voyageurs". Thèse Bordeaux, 1915, p. 29.

Chatillon : "Le transport gratuit des personnes en automobile". Thèse Lyon, 1929, p. 67.

Baraud : Thèse, op. cit., 1933, p. 38.

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 31.

Thenard : "Le transport gratuit". Rev. Crit. Leg. Jurisp., 1939, p. 174.

Gaveau : "L'obligation contractuelle de sécurité en matière de transport des voyageurs par chemins de fer". Thèse Paris, 1946, p. 47.

Buevo : "Les limites actuelles de la responsabilité de transporteur terrestre de voyageurs". Thèse Paris, 1966, p. 28.

وإذا لم يكن ذلك بحكمة النقص هناك بحكمين لدائرة العرائض .

نقضى بأنه إذا تضمنت لائحة شركة الترام نصا يخول كل موظف بها الحق في الركوب على خطوطها بالمجان ، ذهباً وإياباً ، من موطنه إلى مقر العمل ، فإن ذلك يعتبر إجراءً اضافياً . ولا ينفصل في طبيعته عن عقد العمل (١٠٦) .

ونقضى أيضاً بأن الحادث الذي يقع أثناء نقل العاملين ، إنما يعتبر من حوادث العمل ، ما دام عقد العمل يتضمن بنداً بخصوص نقل العمال بالمجان ، وإن الفترة التي يستغرقها هذا النقل تعتبر امتداداً لعقد العمل (١٠٧) .

أما من الوضوح في مصر ، فإن قيام رب العمل بنقل العمال ، إنما يتم تنفيذاً للالتزام بقرره المشرع .

نقد نصت المادة ١/٥٥ من القانون رقم ٩١ سنة ١٩٥٩ على التزام صاحب العمل بمصروفات انتقال العمال من الجهات التي استقدمهم منها إلى مكان العمل .

ونصت الفقرة الثانية منها على التزام رب العمل بترحيل العمال إلى الجهات التي استقدمهم بها (١٠٨) .

كما نصت المادة ١/٦٤ من القانون رقم ١٩٦٤ على التزام رب العمل بتوفير وسائل الانتقال المناسبة إذا كان مكان العمل لا تصل إليه وسائل المواصلات

Cass. Req. 7-6-1910 : Gaz. Pal. 1910-2-90. (١٠٦)

Cass. Req. 11-3-1925 : Gaz. Pal. 1925-2-106. (١٠٧)

Cour d'Appel de Riom : 24-3-1927. Rec. pér. ass. 1927, وقارن :

وجاء فيه أن قيام صاحب العمل بنقل العمال في مقابل تعريضه مخففة إنما يعتبر نقلاً مجانياً جزئياً ، وأن هذه المجانية تعتبر ميزة *avantage* ناجمة من عقد العمل ، وتعتبر عنصراً حقيقياً في الأجر .

(١٠٨) : تقرير : محمد لبيب شلبي ، شرح قانون العمل ، ١٩٦٦ ص ٢٧٤ رقم ١٧٥ .

العادية . والراجع : أن النقل يتم دون حصول رب العمل على أجر للنقل (١٠٩) .

ونرى أن هذا النقل يعتبر نقلا بمحوض . ذلك أنه لما كان يرتبط بمعد العمل وهو من عقود المعاوضة ، فانها تتسحب عليه لانه عنصرا فيه . كذلك فانه يعتبر اجرا اضافيا لما يؤديه العامل من خدمات ، لانه من المسلم به أن الأجر قد يكون عينيا (١١٠) . وأخيرا فان مقابل هذا النقل يمثل في الخدمات التي يؤديها العامل المستفيد منه .

ويبدو لنا أن هذا هو موقف القضاء المصري ضمينا على الاقل . لقد قضى بأن الأجر قد يكون نقديا أو عينيا مثل وجبة الغذاء وأن هذه تعتبر عنصرا في الأجر (١١١) .

وفي بلجيكا كان خلاف بين المحاكم في هذا الصدد .

فمضى أول الأمر ، بأن قانون ٢٥ أغسطس ١٨٩١ لم ينظم الا النقل بمحوض وأنه لا ينطبق الا بالنسبة للأشخاص الذين ينقلون في مقابل أجر محدد . ومن ثم فان المستفيد من كوبون الخدمة *Coupon de service* لا يستطيع التمسك بالمادة الرابعة من هذا القانون (التي تفرض التزام بثمان السلاجة على الناقل) وأن هذا الكوبون لا يعتبر عنصرا في الأجر

(١٠٩) انظر : محمد لبيب شنب ، المرجع السابق ، ص ٢٧٩ رقم ١٧٦ .

(١١٠) انظر : محمد لبيب شنب ، المرجع السابق ص ٢٢١ رقم ٢٠٥ — رسالته في المسئولية عن الأشياء رقم ١٦٦ ص ١٨٦ .

والنظر من العقليين بذلك في مصر أيضا : على البارودي ، المرجع السابق ، ص ٢٢٧ رقم ٦٨ . وانظر اشارته الى الدكتور محسن شفيق في ملحق رقم ٢ من نفس الصفحة .

حسبت أبو سعيد ، المرجع السابق ، ص ٢٨٥ ملحق رقم ٢ — حسين صابر ، المسئولية المدنية ، ١٩٥٦ ، ص ٥٥ رقم ٧٢ .

وقارن : عبد الهى هيجزى ، النظرية العامة للالتزام ، ١٩٥٤ ، المصادرة ، ص ٤٢١ : أن التراخيص المجانية التي تعطىها شركات النقل لبعض الأشخاص تتضمن عقدا مجانيا .

(١١١) استغاثاب القاهرة ج ١٢ يناير ١٩٥٨ : بحقبة الكميات ط ٢ ج ١ رقم ١ ص ٣٩٢

... (١١٢) ne peuvent constituer un élément du salaire

وعلى اثر ما توجه الى هذا الاتجاه من نقد (١١٢) ، اتجهت محكمة استئناف بروكسل الى القضاء على خلافه ، وقالت بان منح هذه الكوبونات انها يعتبر من الناحية القانونية جزءا من اجر الموظف ، وان مسئولية شركة السكة الحديد البلجيكية في مواجهة المسافر المزود بكوبون خدمة تنظمها احكام عقد النقل بموض وخاصة المادة الرابعة من قانون ٢٥ اغسطس ١٨٩١ (١١٢) .

٤٩ — (ج) النقل المتفرع عن عقد الفندق :

لعل من المروض المتكرره الوقوع في الحياة العملية ان يقوم صاحب فندق بنقل نزلائه من وإلى الفندق . فاذا ما وقع حادث لاحدهم أثناء نقله من المحطة الى الفندق مثلا ، فهل يعتبر النقل مجاملة ؟

ذهب الفقه في فرنسا الى القول بأنه يعتبر نقلا بموض ، تسحب عليه صفة الموض في عقد الفندق على أساس انه يتفرع عن عقد الفندق الذي يشترط فيه أجر يشمل في جزء منه اجرة النقل (١١٥) .

Bruxelles : 8-3-1930. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1933, (١١٢)
No. 1295.

Lidège : 26-5-1930 : Rev. gén. ass. et respons. ^{في نفس المعنى}
civ., 1931, No. 737, note Fontaïen 21-12-1949. Bull. ass. 1950.
p. 106.

Fontaïen : Note, op. cit.

(١١٢)

انه اذا كان لم يبرم عقد نقل ، فإن رب العمل يقع على عاتقه في مواجهة العمال التزام بالنقل . هذا الالتزام ليس مجانيا كما قالت المحكمة ، وانما يعتبر عنمرا في عقد العمل وشروطه لا يقوم العمال بغذياتهم منه . ويضع على عاتق رب العمل التزام بتوصيل العمال سالما معافا وتقوم مسئولية اذا اخطأ به .

Cour d'Appel de Bruxelles : 21-1-1931. Rev. gén. ass. et (١١٢)
respons. civ., 1933, No. 1296.

ومن انصر هذا الاتجاه في الفقه البلجيكي :

Berten : Note. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1933, No. 1296.

De Page : Op. cit., p. 1103, No. 1046.

Moreau : Thèse, op. cit., 1928, p. 9.

(١١٥)

Boitard : Thèse, op. cit., 1941, p. 137.

وقيل في نطاق الفقه المصرى بأنه لا يعتبر نقل بالمجان وتكون المسؤولية عقديه (١١٦) .

وعندى فاته يعتبر على الأقل أنه قد تم لمصلحة الناقل ، التى تتحمل فى أنه ذلك وسيلة للدعاية مما يؤدى الى جذب النزلاء ، الأمر الذى يترتب زيادة فى الربح .

وقد جاءت أحكام القضاء الفرنسى على نحو يؤكد أن هذا النقل ليس نقل مجاملة .

ونذكر من ذلك ما قضى به من أن صاحب الفندق الذى رفض توصيل نزليه حتى المحطة ، لا شك أنه يتحمل المخاطر المثلثة فى عزوف الاخير عن نزوله بفندقه فى العام التالى . ومن ثم ، فإن موقفه الودى فى حالة قبوله ذلك ، يكون له طابع الدعاية الواضح ، ويكون قد حصل بذلك على فائدة من النقل الذى لا يمكن أن يقال أنه تم مجاملة (١١٧) .

وقد رفضت محكمة النقض الفرنسية حديثا فكرة عقد النقل فى النقل الذى يتم لمصلحة الناقل التى تتحمل فى عدم تحميله كل مصروفات السفر حيث أن الراكب قد دفع جزءا من مصروفات الوقود . فقد ذهبت محكمة الاستئناف الى القول بتكليف العلاقة بين الناقل والراكب المذكور على أنها تتضمن عقد نقل ، ومن ثم فإن الناقل يكون مسؤولا على أساس الالتزام بضمان السلامة من تعويض الضرر الذى لحق الراكب من جراء الحادث الذى وقع ، ما لم يثبت الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة أو السبب الاجنبى .

وقالت محكمة النقض أن محكمة الاستئناف بقولها أنه يوجد عقد نقل بموضع فى حالة قيام الراكب بدفع جزء من مصروفات الوقود دون أن

(١١٦) انظر : حفت ابو سبيت ، المرجع السابق .

Cour d'Appel d'Angers : 4-12-1962. Gaz. Pal., 1963-1-178. (١١٧)

يجب أن الناقل قد تعهد قبل الراكب في سيارته بتحمل التزامات الناقل بعوض ، مان حكمها بموجبه الاساس القانوني (١١٨) .

يتضح لنا مما تقدم ، كيف كانت مجانية النقل في الحالات التي ذكرناها مظهرا كاذبا ، وان النقل فيها لا يمكن ان يكون مجاملة نظرا لتخلف عناصر الأخيرة .

٥ - ثانيا : التفرقة بين النقل مجاملة واعمال المساعدة مجاملة :

قد يخطئ النقل مجاملة ، بجامع الصفة الأخيرة ، بأعمال أخرى تقسم بها . ومن هذه الأعمال ، أعمال المساعدة التي تتم على سبيل المجاملة . ويقصد بها أن يقوم شخص بأداء خدمة لأخر على سبيل المجاملة ، بصورة تلقائية أو بناء على طلب المستفيد . ومن ثم ، فإنها تتم خارج نطاق الاحتراف ودون أي التزام قانوني (١١٩) وفي هذا أيضا ، تلحق مع النقل مجاملة .

وعلى الرغم من ذلك ، فإنها تختلف عن النقل مجاملة من عدة نواحي :

(١) يتجسد الاختلاف الاول بينهما في طبيعة الخدمة وكيفية القيام بها . ذلك ان هذه الاعمال تتخذ صورا أخرى (١٢٠) خلاف النقل مجاملة الذي يتم بنقل شخص من مكان الى آخر . ومن أمثلتها ان يطلب شخص مساعدة آخر في دفع سيارة معطلة .

(٢) ومن حيث من له الحق في الحصول على التعويض — حيث يتجسد الفارق الثاني — نجد أن المستفيد في النقل مجاملة هو صاحب الحق

Cass. Civ. 11-10-1972 : Sem. jurid. 1973-2-17325, note, (١١٨)
Rodière.

Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1986, pp. 145-146. (١١٩)

O'Manomy : "De la réparation ud préjudice subi par celui qui bénévolement porte aide ou secours à autrui". Thèse Paris, 1942, p. 8.

(١٢٠) انظر في هذا الصدد :

Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1986, pp. 140-146,

في التعويض حال إصابته . بينما صاحب الحق فيه في أعمال المساعدة هو القائم بالخدمة .

أي أن عبء الوفاء به يقع — على خلاف النقل مجاملة — على عاتق المستفيد .

(٣) أن الاشتراك في استعمال الشيء على سبيل المجاملة لا يكون إلا في النقل مجاملة حيث يشترك الراكب في استعمال السيارة ، دون أعمال المساعدة التي لا يحصل من قام بها على أي غائدة (١٢١) .

ومع ذلك فإن هناك اتفاقا بينهما .

مبالغة إلى ما ذكرناه آنفا ، من حيث صفة المجاملة ، فإن حراسة الشيء نزل في الحالين للمدين بالتعويض : مؤدى الخدمة في النقل مجاملة ، والمستفيد من أعمال المساعدة .

٥٣ — خلاصة الباب التمهيدي :

• لدينا أن نقل الأشخاص يمكن أن يتم بمقابل نقدي وقد يتم خاليا منه .

وعلنا أن النقل في الحالة الأخيرة يكون مجانيا ماليا لخلوه من المقابل النقدي ، لكنه قد يتضمن مقابلا من نوع آخر وقد لا يتضمن أي مقابل . واستخلصنا من ذلك ، أن ثمة مفهومين لجانية النقل .

الأول : مجانية مالية بالمعنى الواسع : ونقصد بها أن يتم النقل دون حصول الناقل على أجر نقدي .

الثاني : مجانية كاملة بالمعنى الضيق : ونقصد بها أن يتم النقل خاليا من كل مقابل .

وقد تبطل خلاصة ذلك ، في تقسيم لنقل الأشخاص على صورتين

رئيسيتين ، يبنى على أساس فكرة المقابل : من حيث وجوده أو انعدامه ،
ومن حيث نوعه إذا وجد .

الصورة الأولى :

Transport à titre onéreux

نقل بعوض

وهو النقل الذي يتم بمقابل نقدي وعلى سبيل الاحتراف .

الصورة الثانية :

Transport à titre gratuit

نقل مجاني

ونقصد به ، كصورة متابلة للأولى ، ذلك النقل الذي يتم دون أن
يلتقاضى الناقل فيه اجرا نقديا . وإنما قد يتضمن مقابلا من نوع آخر وقد
ينعدم كل قابل . ويتم في صورة عمليات منفردة وليس على سبيل الاحتراف .

ولى نطاق النقل المجاني ، وعلى أساس التدرج في نطاق فكرة المقابل ،
يمكننا تقسيم هذا النقل الى وجهين يكونان صورته :

الوجه الأول : ويتم النقل فيه بمقابل غير نقدي ، كان تكون للناقل
مصلحة في عملية النقل ، وهو ما يسمى بالنقل القائم على مصلحة
الناقل .

الوجه الثاني : نقل، ينعدم فيه وجود كل مقابل أيا كان نسوعه ،
ويتم على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناقل وهو ما يسمى بالنقل
مجااملة .

وترتبطا على ما تقدم ، فأننا نستطيع أن نعطي ، النقل المجاني
وصورتيه ، مفهومين محددين .

النقل المجاني :

هو ذلك النقل الذي يتم خلوا من المقابل النقدي المباشر . ولكنه
قد ينطوى على مقابل غير مباشر من نوع آخر . وقد لا يتضمن أى
مقابل .

ويتدرع الى وجهين :

النقل القائم على مصلحة الناقل : Transport intéressé

هو ذلك النقل الذي لا يتضمن مقابلا نقديا مباشرا ، ولكنه يتضمن مقابلا غير مباشر ، كأن تكون للناقل مصلحة فيه .

النقل مجاملة : Transport bénévole ou à gracieux

هو النقل الذي يتم دون أى مقابل مباشر أو غير مباشر ، ولكنه يتم على سبيل المجاملة البهته من جانب الناقل (١١٢) .
ولكن ما هو معيار التفرقة بين صور النقل المذكورة ..

٥٢ - معايير التفرقة بين صور نقل الأشخاص :

أولا - معيار التفرقة بين النقل بموض والنقل المجاني :

هناك معياران للتفرقة بينهما :

(١) يتمثل المعيار الأول في فكرة تدرج المقابل ، وهو تدرج من حيث الوجود ومن حيث النوع . فمن حيث الوجود ، نجد أن النقل بموض يتضمن مقابلا ، في حين أن النقل المجاني قد لا يتضمن أى مقابل كما هو الأمر في النقل مجاملة الوجه الثاني من النقل المجاني .

ومن حيث النوع . فإذا كان النقل المجاني يلتقي مع النقل بموض فيما يتعلق بإمكان وقوع الأول بمقابل ، إلا أنه يختلف عن الثاني من حيث نوع المقابل . فهو في الأول غير نقدي كما هو الأمر في الوجه الأول للنقل المجاني ، أما في الثاني فإنه نقدي .

(٢) ويتمثل المعيار الثاني في فكرة الاحتراف . فمن المعروف أن النقل بموض يتم على سبيل الاحتراف . ومن ثم فإن له صفة تجارية من

Rodière : Droit des transports, t. 1, 1933, p. 128, No. 96. (١٢٢)

انظر في هذا الصدد المذلة الثالثة من مرسوم ١٤ نوفمبر ١٩٤٩ بشأن تنظيم النقل في فرنسا :

Transports effectués à titre gracieux, sans rémunération directe ou indirecte.

Bull. transports, 1956, p. 123.

ومذكور في :

جانب الناقل دائما . بخلاف الأمر في النقل المجاني بوجهيه حيث يتم في صورة عمليات منفردة ومن ثم ، فإن له صلة مدنية .

ثانيا - معيار التفرقة بين وجهى النقل المجاني :

ينحصر معيار التفرقة بينهما في فكرة المصلحة . فلا يكون النقل مجاملة إذا توافرت لدى الناقل نية الحصول على مصلحة من عملية النقل . ولكنه يكون كذلك إذا انعمت تلك النية .

وبعد كل ما تقدم ، فالتنا ننتسائل من النظام القانونى لمسئولية الناقل بالمجان ، اذا ما وقع حادث ترهب عليه اصابة الراكب ، الامر الذي سيكون محل دراستنا في القسم الاول والثانى .

القسم الأول

مسئولية الناقل بالمجان في القانون الوضعي

٥٣ تمهيد وتقسيم :

سبق ان عرضنا في الباب التمهيدي تحديدا لفكرة النقل المجاني ، مقصود بالمجانية معنى ماليا في المقام الاول حيث يخلو النقل المكور من المقابل المالى دون غيره ، ومقصود بها في المقام الثانى ، خلو النقل من كل مقابل .

وخلص الينا : تأسيسا على ذلك ، ان النقل المجانى ...
ينقسم - باعتباره صورة رئيسية لنقل الاشخاص في مقابلة النقل بعوض - وعلى اساس وجود المقابل غير النقدي او انعدامه ، الى نقل تتعلق به مصلحة للناقل ، ونقل يتم على سبيل المجاملة البهته .

وذكرت من قبل ان القضاء الفرنسى قد ربط بين تحديد نظام المسؤولية الذى يخضع له ناقل الاشخاص بصفة عامة وطبيعة النقل محددة على اساس وجود المقابل او انعدامه ، ومن حيث نوعه اذا وجد .

ولما كان تحديد نظام المسؤولية الذى يخضع له ناقل الاشخاص بالمجان يمثل محورا لدراستنا ، فالتنا نعود الى طرح التساؤل الذى ذكرناه في مقدمة الرسالة عن نظام المسؤولية هذا :

هل يمكن القول بخضوع الناقل بالمجان لقواعد المسؤولية التقديرية ؟
ام انه لا يخضع الا لقواعد المسؤولية التقصيرية ؟ .
وحتى في نطاق الاخيرة ، فان هناك تساؤلين :

يتعلق الاول منهما بنوع قواعد المسؤولية تلك : هل يخضع الناقل بالمجان لقواعد المسؤولية القائمة على اثبات الخطأ ؟ ام انه لا يخضع الا لقواعد المسؤولية من الانشاء ؟ .

ويتعلق الثانى بما اذا كان خضوع الناقل بالمجان لهذا النوع أو ذلك من قواعد المسؤولية تلك ، هو خضوع مطلق أم هناك تفرقة ؟ ونقصد بالاطلاق أولا ، وفى نطاق المسؤولية القائمة على اثبات الخطأ ، أن خضوع الناقل بالمجان لها يتم دون تفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير .

ونقصد بالاطلاق ثانيا ، أن الناقل بالمجان يخضع لآى من المسئولين دون تفرقة بين النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة .

وعلى ضوء هذه التساؤلات التى تعتبر الاجابة عنها محورا لدراستنا فى هذا القسم ، فائنا سوف نعرض لاحكام مسؤولية الناقل بالمجان فى القانون المزمع . ونقصد به القيام بدراسة مفهية قضائية للوقوف على ما هو مقرر الآن من هذه الاحكام .

وسوف ستكون دراستنا على بلين :

الباب الأول :

مدى تطبيق احكام المسؤولية العقابية فى النقل المجانى .

الباب الثانى :

الخطأ التصيرى أساس مسؤولية الناقل بالمجان .

الباب الأول

مدى تطبيق احكام المسؤولية العقدية في النقل المجانى

٥٤ - تمهيد وتقسيم :

ان القول بتطبيق احكام المسؤولية العقدية في النقل المجانى ،
انما هو قول يحتاج الى وقلة منائية ، لانه يثير مسألة تحديد الطبيعة
القانونية للنقل المجانى وما اذا كان يتضمن عقدا أم لا ؟ .

ولعل صلة وثيقة يمكن القول بها ان ، بين خضوع الناقل في
النقل المجانى بوجهيه لاحكام المسؤولية العقدية وبين التكيف القانونى
للملاقة بين طرفيه تحديدا لطبيعته القانونية .

فقد ذهب جانب من الفقه والقضاء ، في مرنسا على وجه الخصوص
الى القول بأن النقل المجانى يتضمن عقدا . ورتبوا على ذلك تطبيق
احكام المسؤولية العقدية مما اصاب الراكب من ضرر أثناء نقله ، سواء
كان النقل قد تم لمصلحة الناقل أو كان على سبيل المجاملة كبخته .

وفي ضوء هذه المقدمة ، فان تقسيما لدراستنا في هذا الباب
نستطيع ان نحدده على النحو التالى :

الفصل الأول :

التكيف التعاقدى للنقل القائم على مصلحة للناقل .

الفصل الثانى :

التكيف التعاقدى للنقل مجاملة .

الفصل الأول

التكيف التماثلي للنقل القائم على مصلحة الناقل

٥٥ - اتجه البعض في نطاق الفقه الفرنسي الى القول بوجود عقد نقل في كل حالة يكون ركوب الشخص فيها بقصد أداء خدمة للناقل (١).

ويعتبر الأستاذ « بيناتار » (٢) من أقوى انصار هذا الاتجاه الآن ، حين قال ان النقل القائم على مصلحة للناقل يتضمن مقدماً ملزماً لجانب واحد ، لأن التزامات الطرفين فيه ليست متبادلة ، ومن ثم فلا يوجد عقد ملزم لجانبين .

(١) انظر : Gardenat : "L'automobiliste et le transport bénéficiaire", J.C.P. 1932-1-158.

في هذا المعنى : Roger : Note sous Cass. Civ., 18-7-1934. D. 1935-1-38, notamment p. 39.

يبدو ان فكر حالات لا يعد النقل فيها نقلاً على سبيل المجاملة وهي :

(أ) نقل يتم لمصلحة الناقل . (ب) نقل لخدمة مشتركة .

(د) نقل لمصلحة الطرفين . قال : انه يمكن القول بوجود عقد نقل في الحالة الثالثة وان الوفاء بالأجر فيه يتم بأداء خدمة للناقل عند الوصول .

والى هذا المعنى أيضاً : Vastliu (C.) : Thèse, op. cit., 1925, p. 25.

حيث يرى وجود عقد نقل في النقل الذي يتم لمصلحة الناقل .

وانظر في المعنى أيضاً :

Lebrun : "La responsabilité civile du gardien de la chose dommageable co-contractant de la victime". Thèse Paris, 1944, p. 30.

حيث قال بوجود عقد نقل ، ومن ثم تكون مسؤولية الناقل عقوبة ، في حالة ما اذا وقع حادث أثناء قيامه بنقل شخص له مصلحة في نقله ، مثل له الفقيه يعزيم شخص بلقسن طبيب لدى ابنته المريضة .

وقريب من المعنى انظر : Sioufi : Op. cit., 1965, p. 17, No. 7.

على نطاق أوسع قال بها بين النقل بعوض والنقل القائم على مصلحة للناقل ، اتجه الى القول بان المسؤولية في النقل بعوض هي مسؤولية عقوبة ، وقال اننا نفضل اعتبارها كذلك في النقل القائم على مصلحة للناقل خلافاً لاعتبار الفقه الفرنسي اياها تعسيرية .

وقال ان هذا العقد له طبيعة مخططة ، لانه يعتبر — في نظره —
مجانيا بالنسبة للمسافر ، بينما هو يعوض بالنسبة للناقل الذي يقوم
بعملية النقل للحصول على تقديمه *restation* (٦) .

٥٦ — وكان لهذا الاتجاه السابق ، صدها في نطاق القضاء الذي
أعطى — دون مبرر مقنع — تأييده لذلك الجانب من الفقه .

فعلى صعيد القضاء الفرنسى ، ظل الغموض والتردد يكتنف احكام
هذا القضاء بجميع درجاته في خصوص هذه المسألة . فمن الاحكام
ما ذهب الى القول بوجود عقد نقل . بينما ذهب البعض الآخر منها —
دون ذكر كلمة العقد — الى القول بأن هذا النقل يعتبر نقلا بمعوض .

٥٧ — وجاءت احكام قضاء الموضوع في المذهب الاول . وقضى
بتكليف العلاقة بين الراكب والناقل الذي تم النقل لمصلحته على ائتها
تتضمن عقد نقل ، يلتزم بمقتضاه الناقل بتوصيل المسافر سالما معافى
الى جهة الوصول ، ولا يستطيع الاول التخلص من المسؤولية التى تقع
على عاتقه اخلا لا بالتزامه بالضمان ، الا اذا اثبت القوة القاهرة او
الحادث المفاجئ ، او السبب الاجنبى الذى لايد له فيه (٤) .

وفي نفس الاتجاه ، كان قضاء استئناف جرينوبل ، حين قال بأن
صاحب الجراج الذى يقوم بنقل عميل *Client* ، حيث توجد سيارة
يرغب فى بيعها له لا يعتبر ناقلا على سبيل المجاملة ، بل انه يتصرف
بموجب عقد نقل ، ويكون مسئولا على أساس المادة ١٧٨٤ مئنى (٥) .

واكدت محكمة استئناف كولمار هذه النظرة في تاريخ لاحق بحكم
الفت بمقتضاه ما جاء به حكم الدرجة الاولى ، متعلقا برفض ديموى

(٦) Benathar : Chron., op. cit. cit. Rev. gén. de l'A. et de l'Esp., 1963, p. 349, No. 2.

(٧) Benahar : Chron. op. cit., pp. 355-357.

وكانت حجته ان الإنشئ الفرنسية لم تؤكد الا على عدم وجود عقد ملزم لجانبين . انظر
ملشى رقم ١ ص ٢٥٥ .

(٤) Trib. Comm. St. Etienne : 30-5-1930. Rev. gén. ass. terr. 1930, p. 1147 et la not. de M. Picard, pp. 1149-1150.

(٥) Cour d'Appel de Grenoble : 2-5-1932 : D. H. 1932, p. 355.

(٦ م — المسؤولية المدنية)

المضرور بالتعويض وبعدم مسؤولية الناقل عن حادث وقع لراكب معه قام الاول بنقله في مقابل خدمة يؤديها له هذا الراكب . وقد تمثل سند هذا القضاء في أن النقل قد تم مجانا ، ومن المتعين ، حتى تتحقق مسؤولية الناقل ، أن يقوم الراكب المضرور بإثبات خطأ على عاتقه ، استوجب فيه قضاء الدرجة الاولى أن يكون جسهما (٦) :

وعلى اثر طعن بالاستئناف توجه به المضرور جاء قضاء محكمة كولار . وكان مبناه مائلا في تقدير المسؤولية المقنية للناقل على أساس التزام بضمان السلامة يقع على عاتقه .

وعلى ذلك فاننا سوف نفكر من الحكم ما يبرز مكر المحكمة في هذا المصدد والاسباب التي اتبنت عليها .

« حيث أن ... قضاء الدرجة الاولى قد رفض دعوى Ritter (الراكب المضرور) بالتعويض بحجة أنه قد نقل بالمجان ، وأن مسؤولية Felider (الناقل) لا تتحقق في هذه الظروف إلا إذا ثبت أنه قد ارتكب خطأ جسما ، وحيث أنه لا يوجد نقل مجاني gratuit إلا في حالة ما إذا كان النقل قد تم على سبيل المجاملة البعثة من جانب حارس

(٦) مشار اليه فيما سبق ص ٢٧. Cour d'Appel de Colmar : 28-4-1936.
وفي هذا المعنى : Cour d'Appel de Caen : 30-12-1935. Rev. gén. ass. terr., 1936, p. 292.

في حالة قيام ملك حران بصلبه لشخص يقوم بنقله ، مقابل قيام هذا الشخص بنقل زوجة الاول .

ومن الاحكام الصليقة التي قررت المسؤولية المقنية ايضا :

Cour d'Appel de Montpellier : 12-2-1932.

مشار اليه فيما سبق ص ٣٦ .

Cour d'Appel de Dijon : 12-12-1934 : Gaz. Pal. 1935-1-332.

وكان الحكمان السابقان بمناسبة قضيتين حيث أصيب شخص قام تصطب باصطحابه معه في سيارته للاستفادة بخبرته ومشورته في انتقاء افضل انواع الحيوانات .

Cour d'Appel de Nîmes : 21-1-1935.

مشار اليه فيما سبق ص ٢٧ .

بمسند قيام شخص بنقل آخر للاستفادة بمشورته في شراء سيارة وكالت الراكب بمصلحة تنبئ في زيارته احد الممارض .

الشيء دون أى مصلحة شخصية ، فانه ليس من الضروري ، لاستبعاد
نرخ النقل المجاملة *bénévole* ، إثبات حق الناقل فى أجره نقدياً
rémunération او اثبات وجود عقد يستطيع بموجبه الناقل ان
يغاضى الراكب ، وانما يكفى ، فى حالة ثبوت عدم تقديم مقابل ، ان
يحصل الناقل على مصلحة من عملية النقل إما كانت هذه المصلحة ،
او ان يكون النقل متبرعاً عن عملية أخرى أضافت الناقل .

وحيث ان الثابت من القضية ، ان هناك خدمات متبادلة بين
الطرفين ، وان كل خدمة منها تعتبر بمثابة المقابل لما حصل عليه كل
منهما من خدمات اداها الطرف الآخر ، وحيث ان (الراكب المضرور) قد
حضر تنفيذاً لهذا العقد لتوصيل الاخشاب للهدمو *F.* (الناقل) ، وان
هذا الاخير سيقوم بتوصيله حيث يقيم ، وان هذا النقل يرتبط *accessoire*
بالخدمة التى حضر (الراكب) لتأمينها لمصلحة .

(الناقل) ، فان تعهدات *engagements* كل منهما تلتزم من تبادل
الخدمات بينهما ولا يستطيع . (الناقل) ، فى هذه الظروف ،
الاستناد الى ان (الراكب) قد نقل على سبيل المجاملة البحتة
من جانبيه .

وخلاصة هذا القضاء عدة مبادئ نوجزها فيما يلى :

(١) ان النقل المجانى له مفهوم واحد فى عرف المحكمة ومؤداه :
هو ذلك النقل الذى يتم على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناقل ،
وبالتالى فان كلمة « مجانى *gratuit* » تكون مرادفه لكلمة « مجاملة
» .

(٢) ان أى مصلحة للناقل فى عملية النقل ، تكفى مهما كانت
طبيعتها ، مادية أم أدبية ، لنفى صفة المجاملة فى النقل .

(٣) ان النقل القائم على مصلحة للناقل يتضمن عقد نقل حقيقى
يربط طرفيه ، لانه لا يشترط لوجود العقد الاخير فى نظر المحكمة —
خلافاً لما هو مستقر عليه — ان يقوم الراكب بإداء أجر نقدي للناقل

مقابل لعملية نقله ، وإنما يمكن ان يمثل الاجر في خدمة يؤديها الراكب للناقل .

(٤) و ترتيبا على ذلك ، فان الناقل يقع على عاتقه التزاما بضمان السلامة ، تتربى المسؤولية العقدية على الاخلال به بوقوع حادث يصاب منه المسافرين . ولا تتفنع المسؤولية عنه الا اذا كان الحادث يرجع الى قوة قاهرة او خطأ من الراكب المضرور .

وقد تأكد هذا الاتجاه بحكم حديث قضى بوجود عقد نقل بين الناقل والراكب ، في نقل قام به الاول تحقيقا لمصلحة يفي التوصل اليها من عملية النقل ، الامر الذي يؤدي الى القول بان التزاما بضمان السلامة يتخ على عاتق الناقل المذكور (٧) .

أما عن المذهب الثاني ، حيث دور النقض الفرنسية وكان تدخلها امرا جوهريا لحسم المسألة ، فانه لا يسعنا في تبيانها سوى القول بان موقف المحكمة العليا الفرنسية ، فيما يتعلق بتكييف العلاقة بين طرفي النقل القائم على المصلحة ، قد ظل يشويه الغموض حتى حكم الدائرة المشتركة بها في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ .

بعد ان قالت المحكمة العليا الفرنسية بالمسؤولية التقصيرية للناقل

Trib. Grand. Inst. de Dinan : 24-9-1968 : D. 1969, J.P. (٧)
404, note J. Prévault.

وليس في التعليق على هذا الحكم :

Besson : Rec. gén. L.J. et rép. comm. 1969, J.P. 715, No. 622.

وكان الحكم بمناسبة قضية حيث قام شخص بأخذ راكبين - أحدهما صبية - معه في سيارته للقيام برحلة مباحية الى أسبانيا مع المساعدة في نكاحات الوعود ، وقررت المحكمة المبدأ المذكور أعلاه وهي يصعد تعرضها لمشكلة طارئة القوانين الخاصة بالمسؤولية المدنية وتحميد القانون الواجب التطبيق هل القانون الفرنسي أم الاسباني ؟ وقررت تطبيق الاول باعتبارها قانون محل إبرام العقد المزمع .

وفي نطاق النقل الجوي المجاني : قضى أيضا بوجود عقد نقل من نوع خاص يربط طرفي نقل تم إصلحتها المشتركة .

انظر : Cour d'Appel de Lyon : 25-1-1940. R.F.D.A. 1948, p. 105.

:
نقلا بموضع ، نجد المحكمة العليا الفرنسية تذكر عليه هذه
في حكم آخر (١٢) .

والى جانب قولها بالمسئولية العقدية فى الحالات التى ذكرناها ،
فانها كانت تقضى - فى غالبية أحكامها - بتطبيق قواعد المسئولية عن
الأشياء فى النقل الذى يتم لمصلحة الناقل كما سنرى فيما بعد . ومن
هنا فقد كان قولنا باستمرار الفموض فى موقتها بضموص الطبيعة
القانونية الذى لم ينجل الا مع حكمها الصادر من الدائرة المشتركة
Chambre Mixte فى ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٦٨ (١٣) .

وتفصيل ذلك ، ان محكمة النقض الفرنسية كانت قد حظرت على
الراكب مجاملة - بخلاف نظيره فى النقل القائم على مصلحة للناقل -
التمسك بقواعد المسئولية عن الأشياء . واستندت فى هذا الصطر - كما
سنوضح فيما بعد - الى صفة المجاملة وانعدام المقابل ، الى جانب
اسباب أخرى سوف نعرض لها فى حينه . وجاءت سنة ١٩٦٨ لتقضى
بتطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة . ولما كان الامر
كذلك ، لأن نص المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى الخاص بالمسئولية عن
الأشياء لم يتضمن أى تفرقه ، فانه لا بد أن يكون ذلك هو اتجاهها
أيضا بالنسبة لمسئولية الناقل فى نقل تم لمصلحته . وعليه فلا مسئولية
عقدية لعدم وجود العقد .

Cass. Civ. 7-7-1960 : Rev. gén. ass. terr. 1961, p. 367.

(١٢)

(١٣) انظر الحكم فيما سبق من ١٥ . وانظر فى تشكيل الدائرة :

Loi du 8-7-1967 : J.C.P. 1967-3-33214.

وتشكل من ممضى الدائرة المختصة بالتعبين والمسئولية العقدية ، وممضى
الدائرة المختصة بالمسئولية التصيرية ، وممضى الدائرة الجنائية المختصة بتطبيق المادة
١٣٨٢ مدنى بصورة تيممها بالنسبة لجرائم القتل والاصابة الخطأ . قد يقل أن تعبیر الدائرة
المختصة لا يخل ولكننا نفضل تعبیر الدائرة المشتركة لأن تعبیر الاول يفر اللبس ، كذلك
لأن تعبیر الذى اولى بالتفصيل لانه يتفق مع تشكيل هذه الدائرة على النحو المذكور .

تقدير هذا الاتجاه :

ذكرت من قبل أن القضاء الفرنسى قد أخضع الناقل مجاملة قبل سنة ١٩٦٨ لقواعد المسؤولية الخطئية . ومن ثم فإن القضاء الفرنسى لم يشأ ، والنقل القائم على مصلحة للناقل يتضمن مقابلا ، أن يخضع

الناقل فيه لمسؤولية مثل تلك التى يخضع لها نظيره فى النقل مجاملة .
لأنه لما كان سند القضاء فى استبعاد المسؤولية عن الاشياء من النقل مجاملة ومن ثم خضوع الناقل فيه للمسؤولية الخطئية كما ذكرت نوا ، يتمثل فى أن الراكب مجاملة قد اشترك كذلك فى استعمال السيارة ، وهو امر لا يتوافر فى النقل القائم على مصلحة للناقل نظرا لوجود تلك المصلحة ، فإن النقل القائم على مصلحة للناقل بقدر ما كان يبتعد عن النقل مجاملة فانه يقترب من النقل بعوض لوجود المقابل المتمثل فى مصلحة الناقل . الامر الذى حدا بالقضاء الى القول بالمقدد والمسؤولية العقدية فيه .

وتأسيسا على ما سلف بيانه ، فاننا نستطيع القول بدائية ، فى تقدير هذا الاتجاه العقدى ، بأن لجوء القضاء الفرنسى الى فكرة العقد فى النقل القائم على مصلحة للناقل ، لا يعدو كونه حيلة ، كان فى غنى عنها ، لضمان الضرور على تعويض فى غير حالات النقل الذى يتم بمقدد وتقصدها النقل المجانى .

وفى تقديرى ، فإن هذا النقل لا يتضمن أى عقد . مهما كانت التسمية التى تطلق عليه .

فلا يمكن القول بتكليف العلاقة بين طرفيه على انها تنطوى على عقد نقل كما ذهب قضاء الموضوع فى فرنسا . لأنه اذا كان النقل القائم على مصلحة يتضمن مقابلا ، فانه غير مباشر وليس نقدى ، الامر الذى لا يتفق مع ما هو مسلم به بشأن ضرورة توافر الاجر النقدى باعتباره عنصرا جوهريا لا يتواجد عقد النقل دونه . ومن هنا ، وهذا

هو أول اختلاف بينهما ، فإن النقل القائم على مصلحة الناقل يخطف من حيث طبيعة المغايل من النقل عوض .
كذلك ، لا يمكن القول بذلك ، نظرا لعدم توافر المقومات الجوهرية للمعد بصفة عامة ، وهي اتجاه الإرادة نحو أحداث اثر قانوني (١٤) .

حقا ، ان هناك تطابقا بين ارادتين ، حيث اتفق لئال والراكب على عملية النقل . بيد ان ذلك لا يكتفى لإبرام المعد ، وإنما يجب أن يتوافر فوق ذلك ، اتجاه النية الى الالتزام ، وهو ما يتمتع القطع به في النقل القائم على مصلحة للناقل . فالناقل ليس في نيته أن يلتزم بالقيام بعملية النقل ، بل ان يستطيع الرجوع عن تنفيذه دون أنه يستطيع الراكب إجباره على اتبائه .

أما فيما يتعلق بالقول بأن النقل القائم على مصلحة للناقل هو نقل بعوض — وهو رأي ذكرناه للنقض الفرنسية — فانه قول غير مقبول في نظرنا . لأن المقصود بالنقل بعوض هو ذلك « النقل الذي يتم بموجب عقد نقل ، يتضمن التزاما بالنقل ، والقرام بضمان سلامة المسافر . ويتضمن من ناحية أخرى التزاما على عاتق المسافر بدفع الأجر . ولكنه لا يوجد في النقل القائم على مصلحة للناقل التزام بالضمان أو التزام بدفع الأجر ، ولا يوجد التزام باتمام النقل ، وعلى ذلك فانه لا يعتبر بالتأكيد نقلا بعوض ، انه صورة للنقل المجاني (١٥) .

نضيف الى ما تقدم ، وفي رفض تشبيه النقل القائم على مصلحة للناقل بالنقل بعوض الذي يتضمن اجرا نقديا ، أن من شأن هذا الاتجاه أن ترتب نتيجة في غاية الخطورة بالنسبة للمضروور اذا كانت وثيقة

Prévault : Note, op. cit., D. 1969.

(١٤) في هذا المعنى :

Besson : Note, op. cit. Rec. gén. L.J. et rép. comm. 1969.

Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, p. 67.

Lamoine : Note, R.F.D.A., 1948, J. P. 103.

Charfi (M.) : "La responsabilité civile du transporteur non-professionnel de personnes". Thèse Paris, 1967, p. 236. (١٥)

التأمين تستبعد من الضمان النقل بعموض . لأن الضرور لا يمكنه - مع ذلك التشبيه وهذا الاستبعاد - أن يستفيد من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري .

قد يقال - حوضاً للنقد السابق - أن القضاء الفرنسي قد اعتبر النقل القائم على مصلحة مجائيا بخصوص التأمين كى يتمكن المضرور من الحصول على الضمان الناشئ عنه . الا أن ذلك مردود من جانبنا بأنه وإن توافرت الجرة لدى القضاء الذى قرر ذلك ، فان قضاءه هذا كان يبنى على أن المقصود بالمجائية هو معنى مالى حيث يخلو النقل من المقابل النقدي مع توافر المقابل من طبيعة أخرى ويمثل في مصلحة للناقل في عملية النقل ، أى أنه قرر ذلك في حالة اعترف فيها بأن النقل ليس معاوضة لخلوه من المقابل النقدي . وبناء على ذلك فالتنصيص في توافر تلك الجرة في الحالة التي قررها فيها القضاء نفسه اعتبر هذا النقل نقلاً بعموض . وحتى إذا أقدم على ذلك فإنه يعتبر تناقضاً لا يمكن قبوله .

ولذا ، نرى أن مسؤولية الناقل الذى يتم النقل لمصلحته ، إنما هي مسؤولية تقصيرية في نطاق المسؤولية عن الأشياء التي يتعين تطبيقها فيه ، ليس على أساس أن هذا التطبيق استثناء على أصل مؤداه استبعادها من النقل مجاملة ، وإنما على أساس أن ذلك هو التطبيق العادي والمنطقي حيث المجال الصحيح لقواعد المسؤولية تلك : شخص أصابه ضرر من شيء في حراسة آخر .

وقد أكدت ذلك محكمة النقض الفرنسية بخصوص النقل الجوي ، إلى جانب أحكام أخرى في خصوص النقل بالسيارات سوف نعرض لها في الباب الثاني .

وقالت المحكمة العليا الفرنسية ، أنه لا يتسم بصحة عقدية ذلك النقل الذى يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب ويتعين تطبيق المادة ١/١٣٨٤ معنى الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء (١٦) .

الفصل الثاني

التكليف التعاقدى للنقل مجاملة

٦٠ - تمهيد وتقسيم :

لما كان تحديد نظام المسؤولية الذى يخضع له الناقل مجاملة امر يتوقف على الماهية القانونية لهذا النقل الذى يتم كذلك ، فانه يكون من المنطوق أن نثير بادىء - ذى - بدء المسألة المتعلقة بالتكليف القانونى للعلاقة بين طرفى النقل المذكور توصلا الى تحديد طبيعته القانونية .

ولذا ، فان نظام المسؤولية هذا كان - بما اثره من جدل - مواكبا في تطوره لما شجر من خلاف يتعلق بتكليف تلك العلاقة قانونا .

والواقع ، أنه ما من مسألة ملأت ساحة الفكر القانونى جدلا ، وانقسم بصدها الفقه والقضاء - في فرنسا بصفة خاصة - بين اقلية تؤيد على أسس واهية وأغلبية تمارض حيث المنطق القانونى الصرف ، كذلك المتعلقة بوجود عقد في النقل مجاملة .

وبصفة عامة ، فقد اتجه أنصار هذا الاتجاه العقدى من الاقلية الى القول بوجود عقد في النقل مجاملة . ورتبوا على ذلك مسؤولية عقدية على عاتق الناقل فيه ، يلتزم بمقتضاها الآخر بتعويض الراكب مجاملة عما اصابه من ضرر نتج عن حادث وقع خلال النقل المذكور .

وبالرغم من اتفاق هؤلاء على ذلك ، فانهم قد اختلفوا فيما بينهم حول ما يمكن اعطاؤه من تسمية لهذا العقد المزعوم . وإذا كان خلاف مثل هذا قد بدا لفظيا لا أهمية له ، الا أنه ينطوى في نظرنا على خطورة بالغة نظرا لما يترتب من نتائج تختلف تبعا لكل تسمية من التسميات المقترحة لهذا العقد .

ولعل أسبابا يعترها المصنف قد دفعت بهم الى الزج بالنقل
مجايلة في نطاق العقود ولا نقول العقد . وتتمثل في أن عدم وجود
الاجر لا يستبعد بالضرورة فكرة العقد ، وأن هناك تطابقا بين ارادة
الطرفين فيه . كل ذلك حدا بهم الى ترتيب نتائج سوف نرى تناقضها
مع مبادئ القانون التي يتعين أخذها في الاعتبار دوما .

وإذا كان ذلك هو الاطار الفكرى العام للاتجاه العقدي في النقل
مجايلة ، فإنا ، بنظرة شاملة ، نجد أن من انصاره من ذهب الى
القول بتكليف العلاقة بين طرفي النقل مجاملة قياسا على نظيرتها
في النقل بعوض على أنها تتضمن عقد نقل حقيقى .

بينما نجد البعض الآخر يتجه ، برفض ما سبق ضمنا ، الى القول
بوجود عقد من عقود التفضل مثل الوديعة والوكالة . ليس هذا فقط ،
بل اننا نجد ، علاوة على ما تقدم ، أفكارا أخرى تتعلق بوجود عقد
غير مسبى هذا من ناحية ، وثبته العقد أو الفضالة من ناحية أخرى .
وعلى ما تقدم ، فإنا سوف نقسم دراستنا في هذا الفصل الى
ثلاثة مباحث نحدد على النحو التالى :

المبحث الأول : فكرة عقد النقل في النقل مجاملة .

المبحث الثانى : عقود الخدمات المجانية في النقل مجاملة .

المبحث الثالث : فكرتى العقد غير المسبى والفضالة في النقل
مجايلة .

ثم الخلاصة : التكليف الصحيح للنقل المجانى .

المبحث الأول

فكرة عقد النقل في النقل مجاملة

٦١ - قد يقوم شخص بنقل آخر ، كصديق مثلا ، معه في سيارته على سبيل المجاملة لتوصيله الى مكان ما أو للقيام بنزهه ، أما بناء على عرض منه وموافقة هذا الشخص الآخر أو بناء على طلب من الأخير وموافقة صاحب السيارة . ويثور التساؤل في هذه الحالة عن امكان القول بتكليف العلاقة بينهما على أنها تكون عقد نقل بالمعنى القانوني للكلمة ؟

إن اجابة تاطمة على هذا التساؤل ، إما كان وجهها ، من الممكن رصدها مقدما . ولكننا نرى أن يكون محلها ، وهذا امر منطقي ، تاليا لتحليل قانوني لبرز فيه أوجه الشبه بين النقل بعوض والنقل مجاملة وذلك حتى نتوصل الى اصدار حكم يتضمنها بصورة لا تدع مجالا لأي شك فيها .

ويمكننا تعريف عقد النقل بأنه عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه شخص (طبيعي أو معنوي) بنقل شخص أو شيء من مكان لآخر باستخدام وسيلة من وسائل النقل ، في مقابل أجر محدد يتلق عليه الطرفين (١٧) .

ونخلص من هذا التعريف بأن عقد نقل الأشخاص ، ويتم ابرامه بتراضي الطرفين ، يتضمن عنصرين جوهريين :

(١٧) راجع في تعريف عقد النقل :

Overstake (J.F.) : Essai de classification des contrats spéciaux, Paris, 1969, p. 91.

Rodière : "Annuel des transports terrestres et aériens", Paris, 1969, p. 269.

Durand (P.J.) : "Droit et pratique des transports terrestres", Paris, 1971, No. A.

الأول : ويتمثل في نقل شخص من مكان لآخر باستخدام وسيلة نقل معينة .

الثاني : ونقصد به المقابل لعملية النقل ويتخذ صورة الأجر النقدي الذي يلتزم الراكب بأدائه للناقل بناء على اتفاق بينهما .

ولاشك إن القنامة بأخذ ذلك فقط في الاعتبار ، يؤدي بنا الى القول بتكثيف العلاقة بين الناقل مجاملة والراكب على انها تكون عقد نقل حقيقي ، ذلك ان النقل مجاملة يتضمن العملية المادية محور عقد النقل والمائلة في نقل شخص من مكان لآخر بوسيلة نقل معينة مثل السيارة ، ومضلا عن ذلك فان هذا النقل يتضمن تطابقا بين ارادتي اطرافه ومن ثم يشبه النقل بعوض .

ولكن نطرح سؤالا آخر : هل يكفى ذلك في حد ذاته للقول بوجود عقد نقل فيه ؟ .

٦٢ — من الجدير القول ، ان ما ذكرته آنفا من وجهي تشبيه بين النقل بعوض والنقل مجاملة ، يبدو انه قد اثار انتقانا لدى بعض المحاكم ، التي اتجهت الى القول بوجود عقد نقل حقيقي في النقل مجاملة ، اكتفاء بهذا التشبيه .

وقد اعطى الفقه في جانب منه تأييده لهذا الاتجاه .

وسوف نتولى تفصيل ذلك ثم نعليه بالتقييم .

٦٣ — أولا — موقف القضاء :

مقد قضى في فرنسا بان النقل مجاملة يتضمن عقد نقل حقيقي . وقيل في بيان ذلك « ان العقد البرم بين الناقل ومن لبي دموته ، ليس عقد وديعه ، وليس عقد وكالة ، ولكنه العقد المنصوص عليه في المادة ١١٤٧ منى نرسى حيث يلتزم من تقع على عاتقه مهمة تنفيذه ، ان

يبدل في حبل ذلك منية رب الأسرة المائل « (١٨) .

وفي نفس الاتجاه ، كان قضاء احدى المحاكم الجزئية في فرنسا حيث قضى بوجود عقد نقل بين الناقل والراكب في النقل مجاملة . وقررت على هذا الاساس ، مسؤولية الاول من الحادث الذي وقع للثاني (١٩) .

وعلى نفس الوتيرة ، جرى قضاء محكمة استئناف نيجون . وجاء فيه انه اذا كانت المسادة ١/١٣٨٤ مضمن تنطبق فيها يتعلق بحوادث السيارات ولو كان يقودها انسان ، فانه لا يجوز ان يتمسك بها من اخذ مكانه في السيارة ويرتبط مع الناقل بموجب عقد حيث لا يوجد مجال للتعويض الا في حالة عدم تنفيذ الالتزام الناشئ عنه . واضافت ، ان من يطلب او يتبل الركوب في سيارة على سبيل المجاملة فانه يرتبط مع الناقل ، ان لم يكن بعقد نقل حقيقي ، فباتفاق من نوع خاص على الاكمل (٢٠) .

ولقد تأكدت هذه النظرة على صعيد القضاء البلجيكي ايضا ، حيث قيل بوجود عقد نقل في حالة قيام شخص بنقل آخر على سبيل المجاملة البحتة ، وقضى (٢١) .

« حيث ان Van (الناقل) وجه الدموى الى Delporte (الراكب) ، للركوب معه مجانا ، وإن دوة مثل هذه ، وقبولها ، لا يمكن تفسيره الا بأنه يتضمن اتفاق ضمني يلتزم بهقتضاء الناقل

Trib. Civ. d'Argentan : 19-3-1913. النظر :
Guiraud (A.) : "La responsabilité civile en matière
d'accidents d'automobiles. Paris, 1932, p. 92, No. 154. معر اليه :

Txrascon (١٩٨) النظر حكم محكمة
Aix

Cour d'Appel d'Aix : 11-3-1927 : D. H. 1927, p. 294.
Cour d'Appel de Dijon : 9-10-1928. Gaz. Pal. 1928-2-885.

Cour d'Appel de Gand : 24-11-1927 : Rev. gén. ass. : النظر : (٢١)
et respons. civ., 1928, No. 284.

بتوصيل المدعو (الراكب) سالما معافى الى جهة الوصول ،
وأن هذا الاتفاق الضمني يلتزم على عاتق (الناقل) التزاما بالحرم
على سلامة النقل obligation de veiller à la sécurité du transport

ويرأى مما تقدم عدة مبادئ نستخلصها مما مر من قضاء :

١ - أن قيام شخص بنقل آخر على سبيل المجاملة ، بناء على دعوة
الأول وقبول الثاني ، إنما يتضمن عقد نقل حقيقى .

٢ - يلتزم الناقل بمقتضى هذا العقد الضمنى ، بتوصيل المسافرين
سالما معافى الى جهة الوصول ، أن الناقل يقع على عاتقه نفس الالتزام
بالسلامة الذى قال القضاء بوجوده على عاتق الناقل بمعوض .

٣ - أن الناقل مجاملة يكون مسئولاً في مواجهة المسافر عن إخلاله
بتنفيذ التزامه السابق ، والمائل في وقوع حادث يترتب عليه إصابة الراكب
مجاملة ، الذى يعال بتمويض مما أصابه من ضرر ، من جراء هذا الحادث ،
الذى يمكن في وقوعه خطأ الناقل .

٤ - أن الناقل مجاملة ، شأنه في ذلك شأن الناقل بمعوض ،
لا يستطيع التخلص من المسؤولية الا اذا اثبت أن الحادث يرجع الى قوة
قاهرة ، او حادث مفاجئ ، أو سبب أجنبي لا يد له فيه .

٦٤ - موقف الفقه :

وعلى حين توجهت الانتقادات الى ما جاءت به الاحكام الفرنسية
السابقة ، نجد جانباً آخر من الفقه يصر بغرابة على تكييف العلاقة بين
الناقل مجاملة والراكب على أنها تكون عقد نقل حقيقى .

نقد ذهب البعض في هذا المضمار الى القول بأن هناك عقداً في
النقل المجاني يتضمن التزاماً بالضمان على عاتق الناقل « أن عقد النقل
يتضمن التزاماً بالضمان حيث يتعين توصيل المسافر سالماً معافى الى جهة
الوصول . ويوجد هذا الالتزام حتى في النقل المجاني » (٢٢) .

Chauveau : "Examen synthétique des questions de responsabilité civile". Rev. crit. 1933, p. 306 et s. notamment p. 347, No. 41. (٢٢)

وبغضلا من ذلك ، فان هناك في الفقه الحديث (٣٣) ، من ذهب الى القول بوجود عقد نقل حقيقي في النقل مجاملة معتمدا في ذلك على الموقف القضائي الجديد الذي اتخذته محكمة النقض الفرنسية في مضمون ثلاثة احكام اصدرتها الدائرة المشتركة في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، طبقت فيها قواعد المسؤولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث النقل مجاملة ، الامر الذي يربط نتائج تقترب ، في نظر هذا الراي ، من تلك المترتبة على القول بوجود عقد نقل .

٦٥ - وكان من بين ركائز الراي الاخير ، ان هناك تطابقا بين ارادتي الناقل والراكب مجاملة ، الى جانب بعض الالتزامات التي تقع على عاتق الاول . ونتمولى بيان ذلك .

اولا - ان هناك في نظر الراي الاخير ، تطابق ارادتين يمثل محله في العملية المادية للنقل ، ويتم هذا التطابق اما بناء على عرض من الناقل وقبول لهذا العرض من الراكب ، او بناء على طلب من الاخير وموافقة عليه من جانب الاول وبالتالي يتوافر - على حد تعبير هذا الراي - « الایجاب والقبول » .

ثانيا - ويستند هذا الراي أيضا الى أن هناك بعض الالتزامات تقع على عاتق الناقل مجاملة ومنها :

١ - الالتزام بضمان السلامة :

ان تطبق قواعد المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة ، وهي النظرة التي جرى عليها قضاء النقض الفرنسية منذ عام ١٩٦٨ ، قد وضع الراكب

وانظر ايضا في خورع النقل مجاملة لهذا الالتزام :

Georgiades : Chron. op. cit., R.F.D.A. 1952, p. 91.

فرن : Hénus (M. Edm.) : "Le transport bénévole. Etat actuel de la jurisprudence". Bull. ass. 1932, p. 8 et s., notamment p. 13.

انه عقد نقل مدني ليس بطرح تجارى .

Lambert-Faivre (Y.) : "Transport bénévole". D. 1969, (١٣) chron., p. 91.

مجايلة في نفس المركز الذي يتواجد فيه الراكب طرف عقد النقل بمعوض اتجاه ناقلة المتعاقد معه ، وقد خول له بناء على ذلك نفس الضمان بحيث أصبح الناقل مجاملة يتحمل عين المسؤولية التي يخضع لها الناقل بمعوض فيما يتعلق بضمان سلامة الأشخاص .

وعليه ، فإن الناقل مجاملة وقد كان ينقل كاهله من قبل التزام بالسلامة كان في حد ذاته التزام بوسيلة ، فإنه أصبح يتبع على عاتقه الآن مع خضوعه للمسئولية بقوة القانون ، التزاما بنتيجة لا يستطيع التخلص من المسؤولية الناشئة عنه ، شأنه في ذلك شأن الناقل بمعوض ، إلا باثبات القوة القاهرة .

(ب) ويتمثل الالتزام الثاني ، في نظر هذا الرأي ، في ضرورة اتمام الناقل لعملية النقل ، ذلك أن الرحلة مضمونها نقل شخص آدمى من مكان لآخر باستخدام إحدى وسائل النقل المعتادة ، فمعتبر بمثابة المحل الرئيسي الذي يرد عليه تطابق ارادتي الناقل والراكب مجاملة ، ولذا « فإن الناقل يأخذ بذلك على عاتقه التزاما ، ولا يستطيع نزوة دون سبب أن ينزل الراكب في الطريق أو يذهب به إلى مكان مختلف مما يتم الاتفاق عليه » (٢٤).

ونرى أن هذا الرأي السابق ، القائل بوجود . عقد نقل في النقل مجاملة على صعيد الفقه والقضاء ، إنما يتسم ، ولا شبهة في ذلك ، بالمخالاة إلى حد بعيد ، على الأقل بالنسبة لما يؤدي إليه من الاعتساف بوجود الالتزام بالسلامة في النقل مجاملة على الرغم من أنه أصبح الآن محلا للشك من جانب البعض حتى في نطاق النقل بمعوض كما سنوضح فيما بعد .

Lambert-Faivre : Op. cit.

(٢٤) وجاء في القال توضيحا لذلك

« بأن المدون من توصيل مسافر إلى جهة المقصودة » باريس « بتوصيله إلى جهة أخرى » ألفين « لا يكون خطأ تقصيري وإنما خطأ مقدي لأنه يتضمن مخالفة لالتزام رسمي بموجب الاتفاق » .

ول نفس المعنى حيث التزام على عاتق الناقل مجاملة بتوصيل المسافر :
Savatie : Trait. respons. 1951, t. I, p. 158, No. 123.

وإنشركم ذلك فيما :
Mazeaud (H.) ; Responsabilité défectuelle et contractuelle. Rev. tr. civ. 1929, p. 551 et suiv., notamment p. 557, No. 18.

ويرى أنه لا يوجد التزام على عاتق الناقل كي يقوم بعملية النقل ، ويستدل على ذلك بأنه إذا لم يتابع السيارة سريعا لمطلب أصابها فإن الناقل لا يتحمل أي مسؤولية ولو كان هذا المطلب راجعا إلى سوء الصيانة .

(م ٧ - المسؤولية المدنية)

٦٦ - وسوف نتولى تقييم هذا الاتجاه فيما يلي :

ان انتقادا في الصميم تتوجه به الى هذا الرأي ، أمر لا يحتاج الى مناء ، لانه يحل في طياته عناصر هجيه ، ومن ثم من السهولة تنفيذ مايقوم عليه من حجج ، نظرا لمخالفته نصوص القانون ، وما هو مستقر عليه القضاء .

ونبدل على مخالفته للنصوص ، بما يلي :

أولا - اننا نستطيع ، وقد رأينا تعريف عقد النقل ، أن تحدد السمات الجوهرية له :

(١) . انه يخضع لكونه عقدا يتم بتراضي الطرفين ، للقواعد العامة في نظرية العقد من حيث ضرورة توافر التعبير عن الإرادة مقرون بنية الالتزام .

(ب) أن عقد النقل يعتبر أساسا من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين ، ومن ثم يعتبر الاجر عنصرا أساسيا فيه لا يقوم دونه .

(ج) غالبا ما يكون الناقل فيه محترفا لعملية النقل ، مما يصبغ عليه في غالب الأحوال الصفة التجارية ، من جانب الناقل على الأقل .

وتأسيسا على ما سلف بيانه ، ولما كان النقل مجاملة يخلو من كل احتايل ، ولعدم توافر نية الالتزام التي يقتضي أن تقتصر بالتعبير عن الإرادة بالقول بوجود العقد ، فاننا نستطيع أن نكتشف بسهولة مدى التناقض بين يكثرني عقد النقل من جهة والنقل مجامله من جهة أخرى .

قد يقال (٢٥) في مجال الرد على ذلك ، فضا لقيمة النقد السابق ، ان وجود المقابل ليس ضروريا لوجود العقد ، وبالتالي فإن المجانية ، ولاتلازم بين وجود المقابل والعقد ، لا يمكن أن تؤدي بالضرورة إلى استبعاد وجوده .

Esmein : Note, S. 1926.1.249.

(٢٥) انظر في هذا الرد :

حيث يرى أن النقل المجاني لا يتعارض مع فكرة العقد المشفوع للالتزام .

والنظر في هذا المعنى حيث قيل بأنه من الممكن أن يكون عقد النقل مجانيا :

Vansteenberghe : "Les accidents de voyageurs et les droits des victimes". Thèse Dijon, 1905, p. 39.

"L'onérosité est de sa nature habituelle, rien ne s'oppose cependant à ce que, comme tout contrat de louage, il puisse devenir gratuit".

وتقريب من المعنى :

Mico : La sécurité de personne physique et la responsabilité contractuelle". Thèse Paris, 1938, p. 205.

إلا ان ادعاء مثل هذا مردود من جانبنا بأنه اذا كان ذلك كذلك ، وبالنسبة
يمكن تصور وجود عقد يخلو من المقابل ، كما هو الامر في عقود التبرع ،
فان ذلك لا ينطبق على عقد النقل بصفة خاصة الذى يعتبر الاجر من
مستلزماته ، الامر الذى لا يتوافر في النقل مجاملة ، وحتى ان صح مثل
هذا الادعاء جدلا ، فانه يتطلب حتى ينسجم مع الحقيقة ، ان نكون بصدد
الاركان المكونة له كمقد خاصة نية التعاقد هذه الحقيقة التى تجزم مخالفة
هذا الادعاء لها ، بافتراض توافر تلك الاركان ، خاصة النية المشار اليها ،
وهو الامر الذى نشك فيه في حالة النقل مجاملة .

ثانيا : ونضيف في التدليل على مخالفة الراى محل التنفيذ للنصوص ،
علاوة على ما تقدم ، ان المشروع الفرنسى قد ادرج عقد النقل باعتباره من
عقود المعاوضة المنصوص عليها في المادة ١٧٧٩ مدنى فرنسي ، والتي عرفها
المشرع في المادة ١٧١٠ من نفس القانون ، بأنها عقود يلتزم بمقتضاها أحد
الطرفين بعمل شيء للآخر في مقابل اجر متفق عليه بينهما . كذلك قد اعتبر
المشرع المطرى في المادة الثانية من القانون التجارى معاولة النقل مجاملة
تجاريا (٢٦) .

ومن هنا يصطدم مع نصوص القانون ، ذلك الراى القائل بتوافر مقد
من هذه العائلة في النقل مجاملة ، هو عقد النقل ، لان هذا العقد الاخرى
يعتبر سواء تعلق بنقل الاشخاص أو الاشياء ، من عقود المعاوضة مشبلا
« البيع والايجار » (٢٧) .

ويتضح لنا بالجمع بين المادتين السابقتين ، وكما سبق ان اكدنا ،
ان عقد النقل يعتبر بطبيعته من عقود المعاوضة التى يعتبر الاجر عنصرا
جوهريا فيها ، الامر الذى يؤدى بنا الى القول باستحالة الحديث عن توافره
في النقل مجاملة (٢٨) .

(٢٦) انظر : محسن شفيق ، الوسيط في القانون التجارى المصرى ، ١٩٥٦ ، ج ١ ،
ص ٧٦ - ٧٧ رقم ٧٨

مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون التجارى ، ١٩٧٣ ، ص ٢٢٣ ، رقم ٤٦٢ .

(٢٧) Josseland : "Le transport bénévole et la responsabilité
des accidents d'automobile". D.H. 1926, Chron., p. 21.

"Les transports", Paris, 1926, p. 827, No. 799.

(٢٨) انظر في رفض عقد النقل في نطاق النقل مجاملة :

Duquaire : Note, Rec. Pér. Ass., 1926, p. 56.

Réol : Note, D.P., 1926-1-121, notamment p. 122, No. 1.

Blaisot : "Responsabilité des automobilistes à l'égard des tiers

قالنا : وتظهر مدى مخالفة هذا الرأي للنصوص ، فيما يتوجب على ..

- transportés gratuitement". Rép. comm., 1926, No. 5554, p. 77
et J. Ass., 1926, Doct., p. 223.
- Coressi : "De la responsabilité encourue par les automobilistes
à raison des dommages causés par eux". Thèse, Paris, 1928,
p. 88.
- Tauxin : Thèse, op. cit., 1929, p. 140.
- Koffler : Thèse, op. cit., 1930, p. 59.
- Rutseart : Le fondement de la responsabilité civile extracon-
tractuelle, Bruxelles, 1930, p. 249.
- Galinier : "De la responsabilité qui incombe au propriétaire et
au conducteur d'un véhicule". Thèse, Montpellier, 1931,
p. 190.
- Lalou : Chron., op. cit., D.H. 1931, p. 34.
- Hubert de La Massue : "Du contrat de transport gratuit ou bé-
névole". Rev. Pratiq. de Lég. Jurisp. de Trib. Comm. de la
Seine, 1931, p. 46.
(La responsabilité de l'accident dans le transport bénévole
ou gratuit), J. Ass., 1932, p. 67.
- Loup : La responsabilité des accidents causés par les automobi-
listes, Paris, 1932, p. 195.
- Roger : "Nouveau manuel juridique, théorique et pratique des
transports". Paris, 1962, p. 18, No. 11, p. 235, No. 190 et p.
527, No. 355.
- Libmann (J.) : "La théorie française de la responsabilité du
fait des choses inanimées d'après la jurisprudence contem-
poraine et la nouvelle interprétation belge de l'article 1382
du code civil". Thèse, Strasbourg, 1933, p. 151, No. 109.
- Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 56.
- Thenard : Chron., Op cit., Rev. 1939, p. 171 et s., notam-
ment, pp. 184-185.
- Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 41.
- Riedmatten : La responsabilité du fait de l'usage de tous véhi-
cules terrestres et le contrat d'assurance. Paris, 1945, p. 26.
- Hussen : "Les transformations de la responsabilité. Étude sur
la pensée juridique". Thèse lettres, Paris, 1947, p. 82.

... يحق النقل من التزامات نقل كاهل طرفية مما يتنافى مع مجانية النقل .

يمكن القول بصفة عامة ، إن النقل مجاملة لا يقع على عاتق أي التزام . إذ يقوم بنقل المسافرين بالوسيلة المتوفرة لديه ، والموجودة تحت تصرفه ، وللوقت الذي يريده ، إلى المكان الذي سيصل إليه هو من تلقاء . خلال اتباع طريق سبق أن حددته بنفسه ، ومن ثم فإنه لا يلتزم بوقت أو مكان محدد للوصول ، وتظل له الحرية في العدول عن رأيه . (٢٠)

Ripert : "La règle morale dans les obligations civiles". Paris, 1949, p. 281, No. 154.

ومن اللغة البلجيكية :

Simet (Robert De) : "La responsabilité du transporteur bénévole". Rev. gén. Ass. et respons. civ., 1934, No. 1435.

Bruthier (J.) : Note, sous Trib. Civ. De Huy : 21-12-1940. Rev... gén. ass. et respons. Civ. 1941, No. 1435.

وانظر في اللغة المصرية :

حلمى بهجت بدوى ، مقال من النال بغير عوض ، مجلة القانون والاقتصاد ، السنة الثانية ، ص ١٣٧ ، بصفة خاصة ص ١٤١ .

محمد لبيب شبيب ، رسالة في المسؤولية من الأشياء ، رقم ١٤٤ ص ١٦٦ - ٢٧٠ .

محمد خالد رضوان ، بحث في مسؤولية أمين النقل ، مجلة المحاماة ، السنة ٢٢ ، العدد الثامن ، ص ١٢٠٩ ، بصفة خاصة ص ١٢١٥ .

مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص ٢٢٢ ، رقم ١٦٢ .

Le Clec'h : "De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile vis-à-vis des personnes transportées bénévolement". Loi nouv. 1927, p. 224 et s., notamment p. 226.

Charfi (M.) : Thèse, op. cit., 1967, p. 44. (٢٠) انظر :

Cour d'Appel de Grenoble : 15-11-1921 : وفي نفس المعنى
Rec. per. ass., 1922, p. 175.

وجاء فيه أن واقعة القيام بنقل شخص على سبيل المجاملة ليست من طبيعة تؤدي إلى تقييد الالتزامات التي تنشأ من عقد العمل ، ومن ثم فإن مالك السيارة الذي قبل أن يأخذ معه في سيرته ركابا على سبيل المجاملة للقيام برحلة لا يلتزم مقدما عن نتائج الحادث . وجاء في حيثيات هذا الحكم :

« أن قبول (الراكب) عرض (النقل) يأخذه معه في سيارته هو وإبنته للقيام برحلة مسوية ، فإن (الراكب) ليس له الحق في المطالبة بتعديمه كتقابل لعرشه الذي قبل ، ومن ثم فإن (النقل) لا يكون مستولا عقديا عن نتائج الحادث » .

إذا كيف يتصور نشوء عقد ، وبالتالي التزامات ، عندما يأخذ شخص مكانه على سبيل المجاملة من جانب الحارس في سياره الاخير ؟

٦٨ — وفي الحق ، فانه ما نرد الامناع اليه هنا ، فيها يتصل بتلك الالتزامات الناشئة عن عقد النقل والتي قيل بوجودها في النقل بعوض وذلك كائر لتكيفة كذلك ، فان هذا الراى يتعارض تماما مع ما هو متفق عليه نطاق القضاء المصرى والفرنسى بخصوص مسئولية الناقل بعوض ، والتي تبني على وجود التزام بضمان السلامة .

وعليه ، فانه مع الراى محل النقد وما ذهب اليه ، فان اكثر الاسئلة الحاحا على تطلب الاجابة ، ماثلة فيها اذا كان الناقل مجاملة يقع على عاتقه حقيقة التزام بضمان السلامة مثل الناقل بعوض ؟ لقد رد البعض على ذلك بالاجاب . (٢٦)

ومهما كان ابر ما قيل في هذا الصدد فاننا نعتقد ، على خلافة ، انه الى جانب كون هذا الالتزام قد قدأ محلا لنقد الفقة في نطاق النقل بعوض (٢٦) ، فاننا نرى — لزاما علينا — تأكيدا لرفض وجوده بيقين في النقل مجاملة ، ان نحدد في المقام الاول ما يرتكر عليه هذا النظام في وجوده على مائق الناقل بعوض ، وعندئذ نستطيع في المقام الثانى ، نفى أو التسليم بوجوده في النقل مجاملة تبعا لمدى توافر تلك المبررات أو عدمه في النقل الاخير .

وبما يتصل بمبررات وجود الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل بعوض ، فقد سبق ان ذكرنا ان هذا العقد غالبا ما يتسم بطابع تجارى ،

Mazeaud (H.) : Note, S. 1927-1-217.

(٢٦)

(٢٦) انظر هذه الآراء ، مشار اليها فيما سبق .

(٢٦) انظر في عقد الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل :

Cocat : "Du fondement de la responsabilité du voiturier en matière de transport de personne". Thèse Grenoble, 1922, p. 49, No. 23 et s

Mérignhac (A.) : Note, D.P. 1925-1-361.

Camerlynck : "De la responsabilité contractuelle en matière d'accidents de personnes". Rev. crit. 1931, p. 83 et s., notamment p. 93 et s.

Josserand : "La personne humaine dans la commerce juridique" D.H. 1932 (chron. p. 1-4, notamment p. 4.

Savatier : Trait. respons. civ., 1951-t, 1, No. 125, p. 173.

من جانب الناقل على الاقل ، الذى يتمثل هدفه غالبا فى الحصول على ربح ، ومن ثم ، فاننا نرى بان هذا الالتزام يتأسس فى وجوده على فكرة الاحتراف والمقابل الذى يقوم المسافر بإدائه للناقل ، ولما كان المدين الناقل ، يقوم بالذلل على سبيل الاحتراف غالبا ، وليس عرضا ، بمقابل نقدى وليس بالمجان ، فاننا نستطيع القول بان هذا الالتزام فى وجوده « لا ينفك عن فكرة الاحتراف والمقابل (٢٤) » ، وبالتالي فانه لا يمكن الحديث عن توافره فى النقل مجاملة (٢٥) . وقد رفضت استئناف باريس وجود عقد فى النقل مجاملة كما رفضت وجود الالتزام بالسلامة على مائق الناقل فيه (٢٦) .

وعلى مقتضى ما تقدم ، فاننا نلجأ فى ضرورة ترك هذا الرأى ، الى الغضاء حيث شبه اجماع على ذلك .

Gold Schmidt : "L'obligation de sécurité. atude juris-prudentielle". Thèse Lyon, 1947, p 130 et p. 139. (٢٧)

وفى هذا المحل حيث الربط بين الاحتراف ووجود الالتزام بالسلامة :

Charfi (M.) Thèse, op. cit., 1967, p. 44.

Pohier : "L'obligation de sécurité et la R.A.T.P.". Thèse Paris, 1972, t. I, p. 19 et p.34.

Tsolakis : "La délimitation de la période couverte par l'obligation de sécurité du transporteur". Thèse Paris, 1972, p. 14.

(٢٥) وانظر فى رفض وجود الالتزام بالسلامة فى النقل المجانى :

Martin (F.) : "De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles". Thèse Paris, 1926, p. 65.

Lalou : Chron. op. cit., D.H. 1931, p. 37.

Rodière : Le régime légal de l'obligation de sécurité due par les transporteurs à leurs voyageurs, J.C.P., 1952.1.997.

Boulanger et Ripert : Trait. Dr. Civ., 1957, t. 2, p. 411, No. 1073.

Toulemont : Toutes les questions pratiques sur l'accident d'auto. Paris, 1962, No. H 1.

Jacquement : Note, Rev. gén. ass. et respons. : **رون اللغة البلجيكية** : civ., 1928, No. 264.

ومن اللغة المصرى الذى يرفض مثل هذا الالتزام : **حلمى بهجت بدوى** ، مجلة من النقل ، غير موافق ، مجلة القانون والاقتصاد ، السنة الثانية ، ص ١٢٧ ، صفحة خاصة ص ١٢٢ ، **أسلمى كمال طه** ، الوجيز فى القانون الدجبرى ، ١٩٧٢ ، ص ٣٧٢ ، رقم ٥١١ .

Cour d'Appel de Paris : 3.5.1929. Gaz. Pal. 1929.2561. (٢٦)

لمنى حكم لاستئناف أكس ، أكدت ، حيث استوجبت اثبات الخطأ
الجسيم حتى تتحقق مسئولية الناقل مجاملة ، رفض فكرة عقد النقل
في النقل مجاملة .

وقالت بأنه « لم يبرم عقد نقل بين الناقل والراكب مجاملة في سيارة
من أجل القيام بنزعه » (٣٧) .

وكان تركيز محكمة استئناف تولوز على ذلك أيضا (٣٨) . وجاء في
قضايتها أن المادة ١١٤٧ مدنى تفرض وجود عقد ، يؤدي عدم تنفيذه الى
تحقق مسئولية الناقل ، وأنه لم يبرم في هذه القضية — على حد تعبيرها —
أى عقد بين Cabanis (الناقل) وبين Labut (الراكب) ،
لأن هذا الأخير قد نقل بالجان من جانب الناقل الذى عرض عليه أن يقوم
بنقله على سبيل المجاملة ، ومن ثم فلا يوجد عقد نقل .

وقد حسنت محكمة النقض الفرنسية ، ما اثر من جدل حول وجود
عقد نقل في النقل مجاملة ، بحكم قالت فيه أنه ما دام قد ثبت أن النقل
الذى وقع الحادث خلاله ، كان قد تم بهدف نزعة الناقل وصديقه الراكب،
فإن قضاء الموضوع يستطيع ، حيث لا توجد للنقل مصلحة مالية في عملية
النقل ، أن يستنتج أن هذا النقل قد تم على سبيل المجاملة البحتة ، ومن
ثم فلا يوجد عقد نقل (٣٩) .

وكان ذلك في قضية تتعلق بالوقت المكونة لها في قيام سائق بأخذ
صديق معه في سيارته دون أى مقابل ، ووقع حادث على أثر اصطدام

Cour d'Appel d'Aix : 10.6.1915. Rec. Pér. Ass., 1920, (٣٧)
p. 226.

Trib. Civ. de Bonneville : 24.7.1919. Rec. Pér. Ass., 1920, p. 53.
في هذا المعنى :

وقالت أنه لم يبرم عقد نقل بين مالك السيارة والراكب مجاملة ، الذى لا يستطيع
التمسك ، في حالة أصابه ، إلا بأحكام المادة ١٢٨٢ مدنى .

Toulouse : 22.6.1914. Rec. Pér. Ass., 1916, p. 41. (٣٨)

وانظر أيضا في رفض عقد النقل :

Cour d'App. de Caen : 12.11.1913. Rec. Pér. Ass., 1916, p. 44.

Cour d'App. de Nimes : 19.5.1924. Rec. Pér. Ass. 1924, p. 280.

Cour d'App. de Montpellier : 8.10.1924. Rec. Pér. Ass., 1924, p.
411.

Cass. Civ., 5.4.1960. Bull. Civ., 1960.2.172, No. 254. (٣٩)

السيارة بشجرة نتيجة لحاولته تخطف dépasser سيارة اخرى . ورفعت
الدموى الجنائية عن تهمة الاصابة غير العمد Poursuivis pour blessures
involontaire على كل من Pinel (الناقل) ، وحارس السيارة
الاخرى المدعو Miegerville

ولجاء الراكب مجاملة على اثر حصول ناقلة وحارس السيارة
الاخرى على حكم بالبراءة عما نسب اليهما جنائيا ، الى مقاضاة الناقل
مجنبا الى اساس المادة ١١٤٧ مدنى فرنسى ، حيث ادى وجود نقل تم
ابرامه مع الناقل .

كما اتجه ايضا الى مقاضاة حارس السيارة الاخرى بموجب المادة
١/١٣٨٤ مدنى فرنسى الخاصة بالمسئولية عن الاشياء .

ولما كان حكم الاستئناف محل الطعن قد رفض دموى الراكب
المضروب ضد حارس السيارة الاخرى لعدم ثبوت تدخل سيارة الاخير
فى احداث الضرر ، فان محكمة النقض ذهبت الى القول بانه لا اهمية
للفصل فى المسألة طالما ان الطاعن لم يوجه اى لوم لحكم الاستئناف فى هذا
الصدد .

اما بالنسبة للناقل مجاملة — حيث تدور دراستنا — فان محكمة
النقض اتجهت الى القول ، بأن الراكب فى سيارة ، الذى اصيب على
اثر اصطدام هذه السيارة بشجرة ، لا يستطيع أن يعيب على قاضي الموضوع
تقريره عدم مسئولية الناقل على اساس عقد النقل لعدم وجوده لأن النقل
قد تم مجاملة . وما دام النقل قد تم كذلك ، فان قضاء الموضوع لا يستطيع
القول بأن النقل قد تم تتعلق به مصلحة مالية للناقل ، وانما يمكنه القول
بأن النقل قد تم مجاملة ، وانه ليس فى نية الطرفين ابرام عقد نقل .

وقضى فى بلجيكا فى نفس المعنى (٤٠) حيث اصيب راكب على سبيل
المجاملة هو واسرته . وجاء فى هذا القضاء ان المدعى عليه (الناقل) وقد
قام بنقل المدعى (الراكب المضروب) واسرته على سبيل المجاملة ، فلا
تنطبق ، وفقا للقضاء الفزير فى هذا الصدد — على حد تعبير المحكمة —
تواعد عقد النقل .

Trib. Civ. de Courtrai : 17.6.1927. Rev. gén. ass. et (٤٠)
Resp. civ., 1928, No. 352.

: وفي نفس المعنى لى بلجيكا :

Juge de Paix de Liège : 3.1.1927. Rev. gén. Ass. et rep. civ.,
1927, No. 28.

وجاء في هذا القضاء أيضا أنه لم يبرم أى تعهد معاوضة ملزم للجانبين : il n'intervient aucun engagement synallagmatique à titre onéreux.

فماثل لذلك الذى يلتزم بمقتضاه ناقل بتوصيل المسافر الى مكان ما في موعد محدد ، مقابل التزام المسافر بدفع أجر معين .

أما من موقف القضاء المصرى من وجود عقد نقل في النقل المجانى ، فقد رفض ذلك بصورة قاطعة . وكان ذلك بمناسبة قضية تنفخس في ان راجبا على مسيل المجاملة أصيب في حادث وقع للسيارة ، ورفض قضاء الدرجة الاولى دعواه بحجة أن النقل قد تم مجانا وأن وثيقة التأمين تستبعد من الضمان الحالة التى يعترف فيها المستأمن بأن الحادث يرجع الى خطأ منه .

وقضى بصدد ذلك بأنه اذا كان النقل قد تم بالمجان ، فان الامر في القضية لا تحكمه قواعد المسؤولية الناشئة عن عقد النقل العادى ، ولكن الامر يتعلق بمسؤولية ناشئة من جريمة délit ارتكبها الناقل ونتج منها إصابة الراكب ، لانه كان يقود السيارة باهمال ودون احتراث (٤١) .

٦٩ — الخلاصة :

وأخيرا ، فانه لا يسعنى ، اجابة على التساؤل الذى طرح في البداية متعلقا بوجود عقد نقل في النقل مجاملة ، سوى القول بأنه وان كان هناك وجه شبه بينهما ، النقل بعوض والنقل مجاملة ، من حيث العملية المادية للنقل مائلة في نقل شخصى من مكان لآخر ، فان هناك مع ذلك اختلافا كبيرا من حيث طبيعة العلاقة بين طرفي كل منهما خاصة فيما يتصل بنية التعاقد لدى الطرفين في النقل بعوض . ، التى لا تتوافر بينهما في النقل مجاملة ، الامر الذى يدفعنا الى التأكيد على عدم وجود عقد نقل في النقل مجاملة (٤٢) .

Cour Caïre : 29.11.1961 Bull. J. Egypt., 1925, p.87. (٤١)
1952, p. 87.

(٤٢) انظر ايضا في رفض عقد النقل في فرنسا :

Cour d'App. de la Seine : 18.5.1924 Rec. Ass., 1925, p. 282.
Trib. Civ. de la Seine : 19.5.1925. Rec. Pér. Ass., 1925, p. 459.
Cour d'App. de Lyon : 23.5.1925 : D.P.126-2-126 et 10.6.1925.
D.P. 1926.2.127.
Trib. Civ. de Lille : 1.2.1927. Gaz. Pal. 1927.2.562.
Cour d'App. d'Orléans : 23.2.1927. Rec. Pér. Ass., 1927, p.136.

المبحث الثاني

عقود الخدمات المجانية في النقل مجاملة (٤٢)

٧. — ان رفضا قاطعا لتكييف العلاقة بين طرفي النقل مجاملة على انها تكون عقد نقل حقيقي لم يقف حائلا ، امام جانب يمثل اقلية في نطاق الفقه والقضاء ، دون القول بالمسئولية العقدية للنقل مجاملة .

وكان بجيبيا ، وقد بات عدم وجود عقد نقل في النقل مجاملة حقيقة حتمية لا مراء فيها ، ان يستند انصاره الى عقد آخر تصورا وجوده فيه ، على اساس منها ما هو مشترك مع الراى السابق الغائل بوجود عقد نقل ، ومنها ما هو مختلف ، استندها انصار هذا الاتجاه الذي نحن بصدد من نموص وضعها المشرع الفرنسي ، وخص بها عقود الخدمات المجانية ، في المادة ١١٠٥ من القانون المدني الفرنسي . وسوف نرى الى اى حد جاء استخدامهم لهذه الاسس في غير محله ، لانها تتناول مسائل اخرى غير النقل مجاملة .

وعلى ذلك ، فالتنا سوف نتناول في المقام الاول نظرية الفقه والقضاء ، في محاولة لايضاح البناء الفكري لتلك الاقلية ، والمكون نحسوي هذه النظرية على الصيغتين المذكورين بخصوص وجود عقد تفصيل في النقل مجاملة .

ثم نستعرض الاسس التي تبني عليها دعائم تلك النظرية برمتها لنهقب ذلك بايضاح للناتج المترتبة على القول بوجود مثل هذا العقد في النقل مجاملة ، باعتبار ذلك خطوة نحو تقديرها حيث خاتمة هذا المبحث .

Estorges : "Du but dans les actes à titre gratuit". Thèse Bordeaux, 1921, p. 2.

والتقول : ان من تقسيمات العقود ، عقد النقل وعاد الممارسة ، وفي الاولى ، حصل أحد الطرفين على خدمة مجانية من الآخر ، والاختلاف بينهما مائل في ذلك .

Pothier : Trait. oblig., Paris, 1805, p. 13, No. 12.

A) Contrats intéressés. B) Contrats de bienfiance.
C) Contrats mixtes.

Demogue : Trait. oblig., Paris, 1923, t. 2, p. 822, No. 915 et 916.

أولا — نظرية الفقه والقضاء

١ — الفقه :

٧١ — ورواد هذه النظرية الاستاذان سافاتييه ولالو .

ويتلخص مبنى هذه النظرية ، كما صاغها الاستاذ سافاتييه (٤٤) ، في أنه إذا كان لا يوجد عقد في حالة قيام شخص بإداء خدمة مجانية لآخر ، دون علم الآخر ، أو رغبا منه ، وإنما تكون بصدد شبه عقد ، فإن العقد يتواجد في الحالة التي تتم فيها تلك الخدمة بناء على طلب المستفيد أو بموافقته ، وأن القانون المبنى قد تضمن القواعد المنظمة للعلاقات بين أطراف الخدمات المؤداة على سبيل المجان ، خاصة بالنسبة للوكالة المتعموس عنها في المادة ١٩٩٢. مدنى فرنسى ، والوديعة التي تناولها المشرع بالنص عليها في المادة ١٩٢٧ من القانون المذكور . وقد رتب الاستاذ سافاتييه على ذلك نتيجة مؤداها سريان هذه النصوص بما تتضمنه من أحكام ، بالنسبة للخدمات المجانية الأخرى التي تتم بناء على طلب المستفيد أو موافقته ، ومن بينها النقل المجانى الذى لا يعدو كونه سوى أحد أمثلتها .

وتأسيسا على ذلك ، فإنه يتعين القول — على حد تعبير الاستاذ سافاتييه — بأن «العلاقة بين الناقل بالمجان والراكب تشبه العلاقة

Savatier : Trait. respons., 1951, t. 1, p. 157, No. 127. (٤٤)

وانظر في نفس المبنى لنفس المؤلف
"Les responsabilités nées des
contrats de service gratuit". Rev. Crit., 1949, p. 23.

Gardenat et Ricci : "De la
responsabilité civile". Paris, 1927, p. 667, No. 103.
وانظر من انصار هذا الرأى :

Martine (E.N.) : "L'option entre
la responsabilité contractuelle et la responsabilité
délictuelle". Paris, 1957, p. 73.
ومن انصار عقد الضمان أيضا

ومن اللغة المصرى : محمد لبيب شنب ، ومسلته في المسؤولية عن الاشياء ص ١٧١

الناشئة من عقد الوكالة ولا اختلاف بينهما الا من حيث سببات الخدمة.
المؤادة « (١٥) » .

ونخلص مما تقدم الى ان الراكب ، يطلبه او يقبوله النقل مجاملة ،
فانه يكون بذلك قد وكل الناقل في القيام بعملية النقل ، بحيث يكون
الناقل في مركز الوكيل بينما مركز الموكل يحتله الراكب .

ومادام الأمر كذلك ، فان التزاما يقع على عاتق الناقل «موكل»
فحواه عدم ترك المسافر في منتصف الطريق ، كما يمتنع على السويع
لديه والوكيل انهاء الوكالة في وقت مناسب « (١٦) » .

وعلى نفس النظرة ، كان رأى الأستاذ هنرى لالو ، الذى اعتبر
ان الفارق بين النقل بمووض والنقل المجانى ، هو الفارق بين البيع
والهبة ، وان العقد يوجد في كليهما « (١٧) »

Savatie : Note, D.P., 1925.240. Note, D.P., 1928.1.153. (١٥)

Chevalier (J.) : "La responsabilité
civile des automobilistes et la jurisprudence récente.
Thèse, Paris, 1926, p. 102.

وبقول « مما لا شك فيه أن هناك فروضا تكون فيها يسدد عقد تفشل يشبه الوكيل
الى حد كبير كما قال الأستاذ سافاتييه ، وذلك في الحالات التى لا يقوم فيها الناقل
بمهمة النقل الا بناء على الحاجات instances وطلب من المضرور ، ولكن هذه
الفروض خاصة ونادرة ومحدودة » .

Martin (F.) : Thèse, op. cit., 1926, p. 65.

بعد أن عرض رأى الأستاذ سافاتييه المشار اليه في هذا الباب فيما يتعلق بتعيينه
النقل المجانى بالوكالة وضرورة خضوع الناقل بالاجاز للعواعد التى تحكم مسئولية
الوكيل قال :

Cette solution nous paraît très juridique et très équitable.

Cornu (M.) : "Des présomptions de faute en matière de res-
ponsabilité civile". Thèse Montpellier, 1946, p. 52.

Gaveau : Thèse, op. cit., 1946, p. 52.

Frossard : Thèse, op. cit., 1962, p. 263, No. 460.

« اننا لا نستطيع أن نرفع من المعد اذا كانت هناك مغالطات جادة سابقة على النقل
واستغل على ذلك بحكم محكمة افيونير الغنية لاول درجة قضت فيه بوجود عقد تفشل في
حالة ما اذا قابل شخصان صحيحا لهما في الطريق وطلب منه ان يعودهما في انحصاء
الخدمة من أجل نزعة ، ومع ان هذا الصحيح رذل لانه عاد وقبل بعد مغالطات طويلة.
انظر الحكم المشار اليه في بابى رقم ١٧ من نفس الصفحة .

Savatie : Chron., op. cit., Rev. Crit., 1939.

(١٦)

Lalou : Trait. respons., 1962, p. 326, No. 465.

(١٧)

٢ - القضاء :

٧٢ - وبالمثل ، فقد جرت بعض احكام القضاء الفرنسى على نفس النظرة السابقة . الا انه يلاحظ في هذا المقام ، أن ثمة اختلافا بين هذه الاحكام ، لا ينصب على المضمون ، ولكنه يتعلق بالسياغة ، توصلا الى هدف واحد مائل في تخفيف مسؤولية الناقل مجاملة .

وعليه فاننا سوف نبرز هذا الاختلاف في نطاق عرض نقوم به لتلك الاحكام .

ان القضاء الفرنسى في تقديم المساعدة للراكب المضرور في النقل مجاملة بتسهيل مهته في الحصول على تعويض ، كان امام خيار : اما أن يلجأ الى تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء أو يلجأ الى فكرة وجود عقد النقل .

وعلى الرغم من سيورة الخيار الثالثى غير ذى قيمة لشبهه اجماع على رفضه كما ذكرنا ، فقد ابقى هذا القضاء - بعد رفضه تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة - على مسؤولية الناقل في النقل الأخير في النطاق المقدى ، على اساس وجود ما تسميه : عقد من عقود التفضل أو عقد من نوع خاص .

وبناء على ذلك قضى من جانب محكمة بايون الخنية لأول درجة ، بعد تأكيدها صفة المجاملة في النقل ، « بان العقد المبرم هو عقد مجاى أو عقد من عقود التفضل » . (٤٨) .

وقد ابرزت محكمة استئناف ديجون هذا الاتجاه بوضوح حين قالت أن من يطلب أو يقبل الركوب في سيارة مجاملة ، لا يعتبر من الغير بالنسبة لمن له الحراسة القانونية للسيارة ، وأنه لا يوجد بين الطرفين عقد نقل حقيقى ، وإنما يبرم بينهما عقداً من نوع خاص ، ملزم لجانب واحد ، يشترك من حيث المحل مع عقد النقل ، ويشبه في طبيعته الوكالة المجانية . (٤٩)

Trib. Civ. de Bayonne : 6.5.1913. Rec. Pér. Ass., 1920, (٤٨)
p: 224.

Cour d'App. de Dijon : 14.6.1920. Rec. Pér. Ass., (٤٩)
1927, p. 314.

وانظر في نفس المعنى لنفس المحكمة :

9.10.1928 : Gaz. Pal., 1928.2.885.

2.5.1929 : Gaz. Pal., 1929.2.60.

وعلى نفس المنوال ، قضى أيضا بأنه لا يوجد عقد نقل حقيقي بين الناقل والراكب مجاملة ، ولكنه عقد من نوع خاص يربط التزامات خاصة ، لأنه من عقود التفضل الملزمة لجانب واحد . (٥٠) .

وقد جاءت بعض أحكام القضاء البلجيكي على نفس النظرة المسبقة وقضى بأن العلاقة بين الناقل والراكب مجاملة تتضمن عقدا من عقود التفضل . (٥١) .

وقد ركزت على ذلك محكمة استئناف بروكسل حين قالت بأنه عندما يقوم شخص بنقل آخرين لحضور حفل زواج ، فإنه يبرم ، حيث يوجد نطاق إرادات وارد على محل معين ، عقد يمكن إدراجه في طائفة عقود التفضل . (٥٢) .

أما وقد نرغنا توا من تبين مضمون النظرية القائلة بتكييف العلاقة بين الناقل والراكب مجاملة على أنها تتضمن عقد من عقود التفضل ، فإنه يكون من المنطقي أكمالا لصرح بناء النظرية تلك ، أن نحدد ما يعد دعامة لما تضمنته من فكر على صعيد الفقه والقضاء .

ثانيا - الأسس التي تقوم عليها هذه النظرية برمتها

٧٣ - لقد كان من الأمور البديهية ، ونحن في نطاق فكرة المقدم ، أن يجيء بعض ما استند إليه أنصار هذه النظرية مشتركا مع ما كان يعتبر بمثابة الدعامة للرأي القائل بوجود عقد نقل في المجاملة ، كما هو الأمر فيما يتعلق بتطابق الإرادة .

ولعل أسسا أخرى جديدة تظهر إذا ما دققنا النظر ، ومن ثم فإن ما نريد القاء الضوء عليه بشأن ذلك ، هو أن عبء الأئس الجديدة أنها ترتبط في وجودها بما كان يهدف إليه أنصار النظرية محل الدراسة فيما يتصل بتخفيف مسئولية الناقل .

Trib. Civ. de la Seine : 19.5.1925.

(٥٠)

Nîmes : 14.12.1926 : D.P., 1926.2.121.

١٥٧

Cour d'app. de Liège : 5.11.1926. ev. gén. ass. et respons. civ., 1927, No. 28.

(٥١)

Cour d'app. de Bruxelles : 1.7.1931. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1936, No. 2018.

(٥٢)

7.10.1927 : Pas. belge, 1928.2.59.

وانظر النص المحكمة أيضا :

وتنجز هذه الأسس فيها يلي :

١ - تطبيق الإرادة .

يتبلل الأساس الجوهري لمنطوق هذه النظرية القائل بوجود عقد من عقود التفضل في النقل مجاملة ، في أن هذا العقد يتم ، في نظرس انصارها ، بتطابق إرادتي الطرفين فيه ، الناقل والراكب ، هذا التطابق يتجسد محله الوارد عليه في العملية المادية للنقل .

فالناقل يقوم بعملية النقل ، ويتعهد بتنفيذها بصورة مادية ، بينما يقبل الراكب ، تحت هذا الشرط ، النقل الذي يتم لمصلحته (٥٠) .
الا أن هناك من الأسس الأخرى ما يمكن رد مبعثه إلى الهدف الذي تواخاه انصار النظرية من قولهم بفكرة العقد المزعوم . ونحندها فيما يلي .

٢ - نصوص القانون :

لقد اعتقد انصار هذه النظرية ، أن في المادة ١١٠٥ مدني فرنسي ما هو كميل باعطاء أساس قانوني لتكليف العلاقة بين طرفي النقل مجاملة ، على أنها تكون العقد الذي تناوله المشرع بالتعريف في النص المذكور ، كمقد يلتزم بمقتضاه أحد الطرفين بأداء خدمة للآخر على سبيل المجان . (٥١) .

٣ - فكرة المجانية :

واستند إليها انصار هذه النظرية على اعتبار أن وجود المقابل ليس جوهريا وإنما العكس ، مائل في المجانية ، يعتبر شرطا أساسيا ، لأن المجانية لا تستبعد بالضرورة فكرة العقد ، فهناك عقود التبرع .
أن عدم وجود المقابل لم يمنع وجود عقد الهبة . (٥٢)

Duquaire : Note, Réc. Pér. ass., 126, p. 56.

(٥٣)

"Demogue"

(٥٤) انظر في تعريف عقد التفضل ؟

بشأن إليه فيما سبق ، هابش رقم ١ ص ١٥٨ .

وينتقد المؤلف التعريف المذكور بقوله : « أن هذا التعريف يقع مقدود التفضل في نطاق الالتزام ، ويرى ضرورة وصله من ناحية الاستقلال » .
وانظر في نقد هذا المصطلح أيضا :

Champeaux : Thèse, op. cit., 1931, p. 2.

« أنه يلزم برفقة المشرع في سنة ١٨٠٤ في إبراز المسبة الاخلاقية للتصرف » .

Lalou : Trait., p. 326, No. 465.

(٥٥)

وكان حرص القضاء واضحا في احكامه ، على إبراز تلك الاسس والتركيز عليها فقالت محكمة يايون (٥٧) « حيث أن الطرفين متفقان على هذا الأمر ، أى على قيام الناقل بأخذ الراكب معه على سبيل المجاملة للقيام بنزعه » .

وبالإضافة الى هذا الحكم ، فقد أظهرت بجلاء ، محكمة استئناف ديجون (٥٧)، تطابق الإرادة كأساس لما قضى به متعلقا بوجود عقد تفصل في النقل مجاملة . فبعد أن رفضت وجود عقد النقل قالت « ... ولكن ييرم على الاقل ، بتبادل إرادة الطرفين ، عقد من نوع خاص » .

ولعل من المنطقي ، بعد حصر ما يعتبر بمثابة دعامة للنظرية محل الدراسة ، أن ننقل ، وقبل الشروع في دراسة تقييم هذه النظرية، الى جانب آخر من دراستنا يتعلق بتحديد النتائج التي تترتب عليها بالنسبة لمسئولية النقل مجاملة .

ثالثا - النتائج التي تترتب على هذه النظرية .

٧٤ - الى هنا ، وفكرة هذه النظرية واضحة ، الا أن شكنا يكتنفها ، لا ينصب على المضمون محل انتقادنا فيما بعد ، وإنما يرد فقط على الهدف الذي قصد انصارها بلوغه .

هل القول بوجود عقد من هذا النوع في النقل مجاملة ، هو أمر تفترضه حقا طبيعة العلاقة بين طرفيه ، أم أن المقصود منه توفير حماية لأحد الطرفين ؟ وإذا كان الأمر كذلك فأننا نتساءل عن تشمله ؟

ويمكننا القول في هذا الصدد ، أن مزاعة وضع الناقل الذي قام بإداء خدمة على سبيل المجاملة ، لا شك كان وراء هذه النظرية ،

ويؤيد نثبت ذلك من خلال محاولة نقوم بها لتحديد نتائج النظرية في هذا الخصوص ، والتي نقسمها الى طائفتين :

الاولى : وتتملق طبيعة المسؤولية .

الثانية : ونخص نطاق هذه المسؤولية .

١ - النتائج من حيث طبيعة المسؤولية

٧٥ - ليس ثمة شك ، في أن حصر مسؤولية الناقل بمجاملة في نطاق المسؤولية العقابية ، انها يعتبر من النتائج الجوهرية التي تترتب بداهة على القول بوجود عقد من عقود التفضل في النقل مجاملة ، ويترتب على ذلك أيضا - بحكم المنطق - انه لا مجال : في حالة الاخلال بالالتزام الناشئ عنه ، لتطبيق قواعد المسؤولية المدنية المنصوص عليها في المواد ١٣٨٢ مدني فرنسي ، وكذلك المادة ١/١٣٨٤ من القانون المذكور ، مقابلة للمواد ١٦٣ ، ١٧٨ من القانون المدني المصري .

وعلى ذلك فان مسؤولية الناقل في هذا المجال تختلف عما كان يخضع له من احكام في نطاق الاخيرة .

٢ - النتائج من حيث نطاق المسؤولية

٧٦ - ذكرت من قبل أن مسؤولية الناقل مجاملة تعتبر ، في عرف انصار النظرية التي نحن بصدها ، مسؤولية عقابية عما يرتكبه من خطأ ناشئ عن الاخلال بما يقع على عاتقه من التزامات بموجب عقد التفضل . وليس معنى ذلك مسؤوليته عن كل خطأ ، ولكنها تنحصر في تقييد الجسيم منه دون غيره ، وذلك على أساس تطبيق قواعد الطائفة التي ينتمي اليها العقد المشار اليه ، وعلى أساس فكرة قبول المخاطر

الا ان هناك مسألة يتعين حسمها قبل التعرض لكل ذلك ، وتتملق بمعرفة ما اذا كان يمكن القول بأن عقد التفضل هذا يتضمن التزاما بضمن السلامة على علق الناقل .

ونظرا لأهمية هذه المسألة ، لتأثير الوجهه الذى يتم به خسبها على نطاق مسئولية الناقل مجاملة ، فاننا سوف نتعرض لها أولا ، ثم نعقب على ذلك بتطبيق قواعد عقود النقل فى النقل مجاملة ، وتأثير قبول الراكب للمخاطر على مسئولية الناقل فى نظر انصار هذه النظرية .

٧٧ - (١) لا يوجد التزام بضمان السلامة فى عقد النقل :

ذهب البعض فى نطاق الفه الفرنسى الى القول بأنه اذا وعد شخص آخر بنقله الى مكان ما ، ثم توقف خلال الطريق ورفض الذهاب الى ايمد من ذلك ، فانه يكون للراكب ، ولو كان النقل دون اجر ، الحق فى المطالبة بتعويض على أساس المادة ١١٤٧ مدنى فرنسى (٢١٥ مصرى) ، اذا ما نتج عن ذلك ضرر ، مثل له الفقيه بتقويت صفة .
Par exemple de m'avoir manquer une affaire.

هكذا اللطمة التى يستطيع فيها الراكب اثبات هذا الوعد Promesse والالتزام الذى قبله الناقل بحرية ، فان الاخلال بهذا الالتزام ، يؤدى بالضرورة الى الحق فى التعويض (٥٨) .

وتقديرى ، أن ادعاء مثل هذا لا يحظى بالقبول ، ويتضح ذلك بتحديد ما يترتب على ذلك من نتائج . ان اعفاء الراكب المضرور من عبء اثبات خطأ الناقل مجاملة انما يعتبر ولا شك محصلة ذاك الزاى .

ولما كان الأمر كذلك ، فاننا نأخذ عليه أنه اذا كان هذا الالتزام بضمان السلامة قد تعرض للنقد فى نطاق عقد النقل على الرغم مما يستند اليه من دعائم قال بها انصاره ، فانه من باب أولى أن ينسحب هذا النقد على القول به فى نطاق عقد النقل على فرض أن النقل مجاملة كذلك (٥٩) إذ أن هناك ارتباطا بين القول بوجود هذا الالتزام من جهة والقيام بعملية النقل على سبيل الاحتراف توصلا للربح من جهة أخرى ، وهو أمر لا نستطيع التسليم بتولفره فى النقل مجاملة .

Cornell (M.) : Thèse, op. cit., 1929, p. 103.

(٥٩) انظر ايضا بعد نقد وجود الالتزام بالسلامة فى عقد النقل .

ولقد هيب - بحق - على هذا الرأي أيضا أن القضاء باستبعاد تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مئى فرنسى من النقل مجاملة لانه يكون تد استبعد ضمنا فكرة الالتزام بضمان السلامة منه ١٠ . ويبدو أن هذا النقد قد استند على أن هناك تماثلا في النتائج بين القرينة المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ والالتزام بضمان السلامة ، ويتعلق باعفاء المضرور من عبء الإثبات .

وتيل بحق - بأن عقد التفضل في النقل مجاملة لا يتضمن التزاما بضمان السلامة على عاتق الناقل (٦١) .

(ب) تطبيق القواعد الخاصة بعقود الخدمات المجانية في النقل مجاملة :

٧٨ - لقد تناول المشرع الفرنسى عقود الخدمات المجانية بالتعريف في المادة ١١٠٥ مئى ، ولما كان النقل مجاملة يدخل ، بموجب هذه النظرية ، في تلك الطائفة ، لانه يخضع لنفس ما تخضع له عقودها من قواعد تنظم مسؤولية المدين لىها وضرورة التخفيف منها حيث مراد هذه النظرية .

ولقد افصح الأستاذ سافا تيه (٦٢) عن ذلك بوضوح بقوله ، أن مسؤولية الناقل وهى مسؤولية عقدية ، يجب أن تتحدد بحسب نية الطرفين . ومن الواضح - على حد قوله - أن من يقوم بأداء خدمة مجانية ، ليس في نيته أن يلتزم بحرص مساو لذلك الذى يقع على عاتقه اذا كان أداء الخدمة قد تم بمقابل . هذا من جهة ، ومن جهة أخرى ، لما من قبل هذه الخدمة ، لا يجول بخاطره ne songe pas أن يتطلب من صديقه المجال نفس الضمان الذى يطالبه به المتعاقد معه حين يقوم بدفع مقابل لتلك الخدمة المؤداة بموجب العقد المبرم بينهما .

Brou lonet : "Des contrats comportant une dette de sécurité". Thèse Montpellier, 1934, p. 58.

Lalou : Chron., op. cit., D.H. 1931. (٦١)

أنظر لى معنى الالتزام بضمان السلامة في النقل مجاملة باعتباره عقدا من عقود

Thenard : Chron., op. cit., Rev. Crit., 1939, p. 200.

Savatier : Chron. op. cit. Rev. Crit., 1939, notamment p. 24. (٦٢)

ولقد رتب على ذلك نتيجة مؤداها : أنه يتمين تقدير مسؤولية من قام بإداء خدمة مجانا ، بصورة أخف مما لو كان آداؤها قد تم بمقابل ، وهي نفس الفكرة المنصوص عليها في المادة ١٩٩٢ مدنى فرنسى الخاصة بالوكالة المجانية .

وغير خلاف أن الاستاذ سافاتييه كان يهدف من وراء ذلك ، مستندا الى فكرة المجانية ، الى تخفيف مسؤولية الناقل مجاملة عما يقع من حوادث يترتب عليها اصابة الراكب بضرر . وكانت وسيلته في ذلك أخضاع هذا الناقل لقواعد المسؤولية التى يخضع لها المدين في عقود الخدمات المجانية التى مثل لها بالوكالة ، حيث يتمين اثبات الخطأ الجسيم (١٣) .

ولقد نال هذا الاتجاه تلييد البعض الذى ذهب الى القول بأن هناك مقدرا بين من يقوم باستخدام الشيء على سبيل المجاملة وبين حارسه ، وأن المسؤولية فى المقد تنظم على نحو يجعل اثبات خطأ (جسيم) على عاتق الحارس أمرا ضروريا (١٤) .

وقد دافع عن هذا الاتجاه الاستاذ تيار .

فبعد أن سلم بأن النقل مجاملة يتفمين مقدرا من عقود التفصل ، اتجه الى القول بأن مسؤولية الناقل فى هذا النقل يجب أن تقدر بصورة أخف من النقل بعوض (١٥) .

واضاف ايضا ، أنه ينضج من نص المادة ١٩٢٧ الخاصة بالوديعة والمادة ١٩٩٢ الخاصة بالوكالة أن مسؤولية المودع لديه والوكيل تصدر بصورة أخف لو كانت الوديعة والوكالة قد تمت مجانا ، وأنه يتمين تقدير الخطأ بموجب معيار *La faute doit alors être appréciée in concreto* واتمى حسب العناية التى يبذلها المدين فى شئونه الخاصة . وخلص من ذلك الى

(١٣) وقد مير من ذلك بقوله أن الناقل مجاملة يخضع ، بجامح الضرب فى الملائه ، إما يخضع له المودع لديه أو الوكيل ، وتقدر مسؤوليته بصورة أخف من مسؤولية الناقل بعوض .

انظر : Savatier : Note, D. 1988, p. 180, notamment p. 182.

(١٤) Niboyet : Cours Dr. Civ. Doct., 1930-1931, p. 392.

(١٥) Thenard : Chron., op. cit., Rev. Crit., 1939, p. 200.

وجوب تطبيق هذه الحلول في النقل مجاملة ، حيث يتم تقدير مسئولية
النقل وفق المعيار السابق (٦٦) .

Thenard : Op. cit., p. 201.

(٦٦)

ويبدو أن هذا الاتجاه يستند إلى نص المادة ١١٣٧ مدنى فرنسى . فقد نصت على
أن الالتزام بالمحافظة على شيء معين يوجب على الشخص الموكل إليه ذلك أن يبذل
عنه عناية الرجل المعتاد . لمعى تعدد مدى التزام الدين في الالتزام ببذل عناية ، وتقرر
أن العناية المطلوبة هي في الأصل عناية الرجل المعتاد .

انظر في تفصيل ذلك : السلهورى الوسيط ، ١٩٥٢ ، المصدر ، رقم ٤٣٠ ، ص ٦٦٣ .
سليمان مرسى ، نظرية العقد ، ١٩٥٦ ، ص ٢٤٨ ، رقم ٧٨ .

وقد قضى هذا النص على نظرية تقسيم الخطأ إلى :

خطأ جسيم : ويتعلق به مسئولية الدين في عقد إبرم لصحة الدائن .

خطأ يسير : ويكون كفيها لتحقيق مسئولية الدين في عقد إبرم لصحته ومصلحة
الدائن .

خطأ تافه : ويتعلق به مسئولية الدين في عقد إبرم لصحته .

أما وقد ورد نص المادة ١١٣٧ حالياً ، فإنه لا محل لتفرقة مثل هذه .

Dejean de la Batie : "Appréciation in abstracto (النظر في ذلك)
et appréciation in concreto en droit civil français". Thèse
Paris, 1963, No. 66, pp. 63-64.

والقاعدة الآن هي التزام الدين حسب نص المادة ١١٣٧ ببذل عناية رب الأسرة
الحقل أى عناية الرجل المعتاد ، ويتم تقدير مسئولية وفق معيار مجرد
Dejean de la Batie : Op. cit., p. 64, No. 67.

والمادة ١١٣٧ مدنى فرنسى تقابلها المادة ٢١١ مدنى مصرى التى نصت على أن الدين
لأ الالتزام ببذل عناية يلتزم ببذل عناية الرجل المعتاد .

ولكن ورد في النصين السابقين ما يفيد الخروج عليهما .

وبالفعل فقد خرج المخرج الفرنسى على القاعدة التى تقضيها نص المادة ١١٣٧ بالنسبة
للوكالة والوديعة :

فمنها يتعلق بالوكالة فقد نصت المادة ١٩٩٢ على أن المسئولية من الاخطاء تطبق بصورة
اخف اذا كانت الوكالة مجانية . فإذا كتبت باجر فان الوكيل يلتزم بعناية رب الأسرة
العاطل ، بينما يلتزم الوكيل بالمجان بقدر ايسر plus relâche من العناية .

وعلى الموكل أن يثبت في الاولى
una culpa levis in abstracto
بمما يضمن عليه أن يثبت في الثانية
una culpabilis in concreto

انظر Mazeaud (H.L.) et Tunc : Trait. Respons. Civ., 1965,

t. 1, No. 706-14, pp. 835-836.

Mazeaud (H.L.J.) : Leçons dr. civ. "Principaux :
contrats", par Juglart, 1968, No. 1402, pp. 601-602.

ولم يعمم هذا الاتجاه من يؤيده على صعيد الفقه ، فقد انرى للدفاع عنه وبهريره الأستاذ فوزينييه (١٧) ، على أساس ما سباه بالنطق والعدالة ، في التفرقة في المعاملة بين سائق السيارة الذى يحصل على اجر للتسيار بالنقل ، وبين ذلك الذى لا يحصل ، بين السائق الذى يباشر عمليسة النقل على سبيل الاحتراف والصاديق الذى عرض عليك الفزهة معه فى سيارته . وقد رتب الفقيه صحة شرط الاعفاء لسكون المسئولية عقيدة فى هذه الحالة ، واقتضى ايضا ان المسافر مجاملة يقصد اعفاء ناقله من المسئولية عن الخطأ اليسير ، ومن ثم تنحصر مسئوليته فى نطاق الخطأ الجسيم .

ولم يكلف انصار هذا الاتجاه ومؤيديهم بكل ما تقدم ، بل ظلوا يبحثون عن مخلف لمسئولية الناقل مجاملة فى النطاق المقتدى ، ووجدوا فى قبول المخاطر ضالتهم المنشودة .

(ج) قبول المخاطر واثره على مسئولية الناقل مجاملة :

٧٩ - لقد ذهب البعض (١٨) الى القول ، فى صدد تأكيد آراء الأستاذ سافاتييه ، الى القول بعدم الضرور فى النقل مجاملة بالمخاطر ، باعتباره مبدأ يرد ليحدد مسئولية الناقل فى نطاق الخطأ الجسيم دون غيره .

وقبما يتعلق بالوديمة : فقد نصت المادة ١٩٢٧ على التزام المودع لديه بأن يبذل لى المحافظة على الشيء ما يبذله من عناية فى المحافظة على الاشياء المملوكة له . ونصت المادة ١٩٢٨ على ان المادة السابقة تطبق بصورة أشد اذا اشترط المودع لديه اجر . وما يستفاد منه عدم تطبيق الاستثناء الخاص بالمادة ١٩٢٧ . الا اذا كانت الوديمة مجانية ، والا التزم المودع لديه ببذل عناية رب الأسرة المائل . فاذا كانت مجانية رجب على المودع ان يثبت ارتكاب المودع لديه لما يسمى *culpa levis in concreto* اما اذا كانت

باجر ففقه يثبت

V. Mazeaud : Le con. dr. civ., 1966, t. 2, p. 405, No. 468.

وفى القانون المصرى : فقد نصت المادة ٧٠٤ على ان الوكيل يلتزم ببذل عناية الرجل المعتاد فى تنفيذ الوكالة اذا كانت باجر ، اما اذا كانت بلا اجر ففقه يلتزم ببذل العناية التى يبذلها فى اماله الخاصة دون أن يكلف فى ذلك ازيد من عناية الرجل المعتاد . وجاء على هذا النحو نص المادة ٧٢٠ معنى فيما يتعلق بالوديمة المجورة والمجانية .

انظر : الصنوبرى - الوسيط - ١٩٦٤ - العقود الواردة على العمل ص ٤٥٩ رقم ٢٥٠ وما بعدها . كذلك ص ٧٠٢ رقم ٢٥٦ وما بعدها .

Voisinnet : "La faute lourde". Thèse Dijon, 1934, p. 107. (٦٧)

Martin (F.) : hèse, op. cit., 1928, p. 65.

وقد لاقى صدى في نطاق القضاء ، لتقول محكمة استئناف ديجون (٦٩) ، بصدد رفضها لوجود عقد نقل واعترافها بوجود عقد من عقود التفضل في النقل مجاملة يشبه الوكالة المجانية ، « ان مالك السيارة ، لا يخضع لما فرضه المشرع والقضاء من التزامات على عاتق الناقل ، وأنه لا يلتزم الا من الأخطاء والأفعال التي لا تواجه الراكب عادة ولم يكن قد قبلها ضمنيا » .

وننتقل الآن بعد ذلك ، الى جانب آخر من هذه الدراسة ، ينطلق بتقدير هذه النظرية التي عرفنا من دراستها .

رابعاً - تقدير وجود عقد التفضل في النقل مجاملة :

٨٠ - رأينا كيف تجلّى لنا فكر الاتجاه الذي نحن بسبيل تقديره ، فيما ذهب اليه من القول بوجود عقد من عقود التفضل في النقل مجاملة ، الأمر الذي قد يثير الانتعاع . ولكن اذا ما دققنا النظر ، أدركنا لأول وهلة ، ولو من بعيد ، أن هذه النظرية ، وهي تحقق مصلحة الناقل ، تتعارض مع مبادئ العدالة بأهمالها مصلحة الراكب الذي يقع على عاتقه التزام ثقل تنو به قدرته ، بإثبات خطأ جسيم غالباً ما يفشل في القيام به . بل اننا نراها فوق ذلك ، لا تتفق والاتجاه الحديث في المسؤولية المدنية الناتجة من حوادث السيارات ، حيث ضرورة ضمان تعويض المضرور بقدر الامكان في ظل نظام اجباري للتأمين .

وعليه ، فانا لا نتفق مع اتصاها فيما ذهبوا اليه ، لا من حيث الأساس ولا من ناحية النتائج ؛ ومن ثم فلا محيص من توجيه سهام النقد اليها ، وان كانت لا تقوى على تحمل أبسطها .

ان القول « بأن العلاقة بين الناقل المجاني والراكب تشبه تلك العلاقة الناشئة من عقد الوكالة بين أطرافها ولا اختلاف بينهما إلا من حيث سمات الخبة المؤداة » قول ليس يناقض المبادئ القانونية العامة وما استقر عليه القضاء فقط ، وانما هو بعد ذاته يناقض صريحة لنصوص القانون التي اتخذها دعامة لما كان يهدف الوصول اليه من تخفيف لمسئولية الناقل .

فلى صدد مخالفتها للمبادئ القانونية العمامة :

Dijon : 14.6.1927,

(٦٩) مشار اليه فيما سبق

انظر في رفض عقد التفضل في النقل مجاملة :

٨١ (١) نعرف أن العقد باتفاق الفقه (٧٠) ، بغض النظر عن تفرقة كانت بينه وبين الاتفاق ثم هجرها ، هو توافق ارادتين بقصد أحداث اثر قانونى ايا كان . ويلزم لا إبرام العقد إذن ، بالإضافة الى تطابق الارادتين الذى استندت اليه هذه النظرية ، ضرورة توافر نية التعاقد ، التى لا يمكن الجزم بأنها تتوافر لدى طرفي النقل مجاملة . ان إبرام أى عقد يفترض توافر هذه النية لدى الطرفين (٧١) .

(ب) ان الراكب لا يملك أى دعوى لجبر الناقل على القيام بعملية النقل ، اذا ما قرر الأخير المندول عنها لآى سبب (٧٢) . وتقريرا عن ذلك فان القول بوجود العقد رغم عدم توافر الجزء أمر يجهل وجوده ليس محل لآى اعتصار (٧٣) .

٨٢ - ويتراءى مخالفة هذه النظرية للنصوص ، حيث جانب الخطر فيها ، من مشابهة انصارها العلاقة بين طرفي النقل مجاملة ، للعلاقة بين الموكل والوكيل ، والمودع والمودع لديه ، مما حدا بهم الى تطبيق تواهد المسؤولية التى تحكم الدينين فيها ، على الناقل مجاملة ، وسوف نسولى بتقييم ذلك .

٨٣ - نقد تشبيه النقل مجاملة بالوديعة :

نعرف ان عقد نقل الاشياء يتضمن وديعة ، ومن ثم فقد اتجه أنصار هذه النظرية أنطلاقا من ذلك الى القول بتشبيه العلاقة بين طرفي النقل مجاملة بالعلاقة بين طرفي الوديعة .

(٧٠) انظر في تعريف العقد : اسماعيل خاتم ، المصدر ، ١٩٦٨ ، ص ٢٨ رقم ٢٧ .
Cour d'Appel de Paris, 3.5.1929. Gaz. Pal., 1929-2519. (٧١)

انظر ايضا :
Dupeyroux : Thèse, op. cit., 1955, p. 84, No. 72.
Benathar : Thèse, op. cit., 1962, p. 428.

Coressi : Thèse, op. cit., 1928, p. 9. (٧٢)

Ricol : Note, op. cit., D.P., 1926.1.121.

(٧٣) وقدم الأستاذ بنادر مثالا يوضح ذلك .
Benathar : Op. cit., p. 429.

أنه يوجد تطابق ارادتين في حالة اتفاق شخصان على ممارسة رياضة الشش على ملعب احدهما في اليوم التالي . ويتساءل هل يوجد عقد ؟ .
يجب على ذلك بقرته بأنه يوجد عقد اذا اكتبنا بوجود الخراش ، ولكن هذا العقد لا أهمية له وليس محل للاعتبار ، وانه لا يمكن توقع جزاء عن لاصد النمس الذى لم يحضر مباراة وحدة ولو كان ذلك دون سبب ، ونفس الامر في حالة اعتذار شخص من تهاولا الجبس على .

في نظرنا ، فانه وان كان من الممكن ان يتم نقل الاشياء بالمجان ،
فليس ثمة صعوبة تجعو لنا في تنفيذ هذا التشبيه ، وأنه لا يمكن ان نطبق
على نقل الاشخاص بالمجان قواعد الوديعة وهى مقصورة على الاشياء كما
تشير الى ذلك نصوص القانون المدنى الفرنسى والمصرى (١٩١٨ و ٧١٨).

واذا كان المشرع قد التى على عائق المودع لديه التزاما بأن يبذل
في المحافظة على الشيء المودع ما يبذله من عناية في المحافظة على امواله
الخاصة (١٩٢٧ مدنى فرنسى ، ٧٢٠ مدنى مصرى) فانه بالجمع بينها
ونص المادة ١١٣٧ من القانون المدنى الفرنسى (٢١١ مدنى مصرى) حيث
أوجب المشرع على المدين بالتزام عقدى بأن يبذل في تنفيذه عناية رب
الاسرة العاقل (عناية الرجل المعتاد) يتضح لنا ان القاعدة العامة تمثل
غيبا تضمنه النص الثانى ، ومن ثم فان ما ورد في النص الاول لا يعدو كونه
استثناء عليها . وما دام الأثر كذلك فانه لا يجوز التوسع فيه بتطبيقه على
حالات أخرى مثل نقل الاشخاص مجانا .

وتأسيسا على ما سلف بيانه ، فان مطلقا جوهريا آخر يمكن ان
نضيفه الى ما تقدم بخصوص تشبيه نقل الاشخاص مجانا بالوديعة . فالقول
بتطبيق قواعد الأخيرة اذا كانت مجانية - وهو الاصل فيها (٧٤) على النقل
مجانا . هو امر غير مقبول منطقيا من جانبنا لان مقتضى قواعد الوديعة
المجانة هو ان يلتزم المودع لديه بأن يبذل في محافظته على الشيء نفس
العناية التى يبذلها في الحفاظ على ماله الخاص ، وهو امر لا ينطبق على
نقل الاشخاص ، اذ لا محل لان يبذل الناقل في سبيل المحافظة على الراكب
نفس العناية التى يبذلها في المحافظة على نفسه ، لانه لا توجد حوادث
تواجه الراكب وتتسم بخطورة أكثر من تلك التى تواجه الناقل حتى يقال
بالتزام الأخير بأن يبذل العناية اللازمة كما لو كان يواجه هو الحادث
الخطير الذى يواجه الراكب (٧٥) .

٨٤ - نقد تشبيه النقل مجاملة بالوكالة :

ان أول ما يؤخذ على هذه النظرية في هذا الصدد يتضمنه نص المادة
١٩٨٤ مدنى فرنسى و (٧١٨ مدنى مصرى) ، ويشير بيقين الى ان الوكالة

٢٦٨ : انظر : المادة ١٩١٧ مدنى فرنسى « ان الوديعة من العقود المجنة اصلا »

المادة ٧٢٤ مدنى مصرى « الاصل في الوديعة ان تكون بغير اجر » .

Charfi (M.) Thèse, op. cit., 1967, p. 60. : (٧٥) في هذا المذهب :

تصرف قانوني ، ولما كانت كذلك فانها لا ترد على النقل وهو مجرد عملية مادية .

ليس هذا فقط ، بل ان هناك مأخذاً آخر نستطيع ان نستخلصه من نصوص القانون المدني الفرنسي والمصري ، فقد أجاز المشرع فيهما للوكيل (م ١٩٩٩ و ٧١٠) - وهنا يتجسد الفارق الثاني بين الوكالة والنقل مجاملة - أن يقوم بمطالبة الموكل بما انفقته من مصروفات في تنفيذ الوكالة ، في حين ان الناقل مجاملة لا يمكنه مطالبة الراكب ، وهو غير ملتزم ، بشيء من ذلك (٧٦) .

وما نريد الامناع اليه هنا ، انه اذا كان لدى الناقل النية في مطالبة الراكب بأى مصروفات مثل نفقات الوقود فان الأمر - على عرض تواضعنا - تلك النية قبل بدء النقل - يكون قد خرج من نطاق النقل مجاملة اذا ما تم دفع تلك النفقات من جانب الراكب ليخل في نطاق النقل الغنائم على مصلحة للناقل .

اما وقد اتضح لنا مما تقدم مدى تعارض مبنى هذه النظرية مع نصوص القانون فاننا نضيف في نفس المضمار ايضا ما يقدمه الدليل الدامغ على ما ينطوى عليه فكرها من قصور :

فانما كان المشرع قد وضع القواعد المنصوص عليها فيها ذكرناه من مواد - وقد خص بها الوكالة والوديعة - لتنظيم المسؤولية فيها باعتبارها عقوداً تتوافر فيها الأركان التي استلزم المشرع وجودها ، فان السؤال هو: كيف يقال بتطبيق قواعد وضعها المشرع وخص بها تنظيم علاقات ناشئة بين أطراف عقد في النقل مجاملة ولا يتوافر فيه شيء من ذلك ؟ (٧٧) .

٨٥ - ولا يغيب عن الذهن ان تشير ايضا الى مناقضة تلك النظرية

Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 46.

(٧٦)

Séguir : "La notion de faute contractuelle : في هذا المعنى : en droit civil français". Aix, 1966, pp. 214 et 216.

Duquaire : Noje, Rec. Pér. Ass., 1928, p. 14. انظر قريبا ، نه :

وبرى أن النصوص القانونية التي توجب على المجتعية مسؤولية مخرطة لتعلق بالاسوال لا بسلامة الاشخاص .

لاحكام القضاء التى رفضت وجود عقد من أى نوع فى النقل مجاملة (٧٨) ، وعلى وجه الدقة فانها تتعارض مع قضاء رفض بصفة خاصة الاعتراف بوجود عقد من عقود التفضل فى النقل مجاملة (٧٩) .

وأخيرا ، ملغى عيب — بحق — على هذه النظرية ، استنادها الى فكرة قبول المخاطر وما أوردته من تفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير (٨٠) .

٨٦ — وثبة ملاحظتين يعين أباؤها هنا :

الملاحظة الأولى :

ان الاستاذ لالو قد ذهب ، باعتباره من أنصار هذه النظرية ، الى القول « بأن الفارق بين النقل بعوض والنقل المجانى هو الفارق بين البيع والهبة ويوجد العقد فى كليهما » .

وغير خاف أن المقية كان يهدف من وراء هذا التشبيه الى قباس النقل المجانى على الهبة بجامع انعدام المقابل الذى لا يتعارض فى نظره مع وجود العقد .

Cour d'Appel de Lyon : 23.5.1925. D.P. 1926.2.126. (٧٨)

ان الخديعة المجانية والامال التى تلطوى على المجاملة البهجة لا تشوبه اى رابطة مقسبة .

Cour d'Appel de Lyon : 30.12.1926. Réc. Pér. Ass., (٧٩)
1927, p. 133.

حيث قلت ستم وجود دى عقد من عقود التفضل فى النقل مجاملة .

وانظر فى رفقى عقد انتصل ايضا :

Orléans : 23.2.1927. Rec. Pér. Ass., 1927, p. 136.

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 63.

Nadeau : Trait. dr. civ. du Québec, 1949, p. 31, No. 48.

Baudouin : Trait. Prat. Resp. en cas d'accident d'automobile, 1955, p. 45.

ومن القضاء السابق فى هذا الصدد . حيث رفض لفكرة العقد بصفة عامة :

Trib. Civ. de Bruxelles : 23.3.1928. Rev. gén. ass. et respons. civ. 1928. No. 351 et 11.4.1929, op. cit., 1929. No. 493 et 12.1.1932, op. cit., 1936, No. Z 014.

(٨٠) انظر كذا بعد عدد التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير فى النقل مجاملة .

ونسجل على هذا الرأي ، أنه بالإضافة الى ما ينطوى عليه من مغالطة ماثلة في افتراض توازن نية التعاقد لدى الناقل المجاني ، الأمر الذي نشك فيه بيقين ، فإن ما قال به من قياس انما هو قياس مع الفارق لا يمكن قبوله نظرا للاختلاف الواضح في نطاق عقود التبرع بين الهبات وعقود التفضل على افتراض أن النقل مجاملة كذلك . وقيل (٨١) - بحق - في ابراز هذا الاختلاف ، بأنه في الهبة يخرج مال من ذمة الواهب بغير مقابل ، أما في عقد التفضل فيقدم المتبرع بغير مقابل خدمة أو منفعة للمتبرع له دون أن يخرج مال من ذمته .

الملاحظة الثانية :

إن القول بوجود عقد تفضل في النقل مجاملة يثير مسألة الشرط الجرائي فيه (٨٢) ، الأمر الذي لم يتعرض له أنصار هذا الاتجاه .

٨٧ - خلاصة :

ومن كل ما تقدم ، يتجلى مدى مخالفة الاتجاه التعاقدى للقانون سواء فيما يتعلق بوجود عقد نقل أو عقد من عقود التفضل .

وجدلا إذا ما غرضنا الطرف عما وجهناه من انتقادات في المصميم بالنسبة لهذا الاتجاه التعاقدى ، فإننا نجد جانباً آخر منه يتكلم عن فكرة العقد غير المسمى والفضالة في النقل مجاملة .

وسوف نقول بيان ذلك .

(٨١) انظر في هذه المبرقة :

اسماعيل قاسم ، المصادر ، سنة ١٩٦٨ مقرة رقم ٢٨ .

أحمد سلامة ، مذكرات في مصادر الالتزام ، ١٩٧٤ ، ص ٢٧ .

ومن اللغة الفرنسية : Boyer : "Contrats et conventions". Encycl. juridique, 1971, No. 54.

(٨٢) انظر في الشرط الجرائي في عقود التفضل :

المبحث الثالث

فكرتى العقد غير المسمى والفضالة في النقل مجاملة

٨٨ - تقسيم :

اتجهت بعض الاحكام في فرنسا الى القول بالمسئولية العقدية للنقل مجاملة على اساس وجود عقد غير مسمى .

واذا كان مثل هذا الاتجاه يقوم على توافر اركان العقد في النقل مجاملة ومنها تطابق ارادتي الناقل والراكب ، فان ذلك يدفعنا الى التساؤل ايضا عن امكن القول بوجود الفضالة في هذا النقل على الرغم من ان الفضولي يقوم بالعمل دون اتفاق مع رب العمل ، اى دون وجود التطابق المشار اليه . وما يدفعنا الى هذا التساؤل هو شبهة وجودها فيه على اساس قيام الناقل مفضلا بقبول شخص قد لا يعرفه احيانا .

وسوف نتناول الفكرتين تباعا .

١ - النقل مجاملة وفكرة العقد غير المسمى (٨٩) :

٨٩ - وفي نطاق المسئولية العقدية ، يمكن ان تظل مسئولية الناقل مجاملة - ليس على اساس عقد نقل او عقد من عقود التفضل - وانما على اساس عقد آخر تصور انصار الاتجاه المقتدى بوجوده في النقل مجاملة، وكان سندهم في ذلك مائل في مبدأ قانونى شهير هو مبدأ سلطان الارادة .

ومؤداه ان للأفراد الحرية في انشاء ما يريدون من عقود غير مقيدين بها حدده الشارع منها والتي اصطلح على تسميتها بالمعقوبة المسماة بالمقابلة للعقود غير المسماة التي تطرح سؤالا عن وجود احدها في النقل مجاملة ؟ لماذا ما قبل شخص دعوة صديق له بالركوب في سيارته لتوصيله الى مكان ما او للنزهة او كان الامر قد جرى على نحو قام فيه الراكب بطلب ذلك من الناقل الذى قبل قد يقال في هذه الحالة بوجود عقد غير مسمى .

(٨٩) انظر في عرض المسألة :

Vansteenberghé : Thèse, op. cit., 1905, p. 35.

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 54.

وبالفعل فقد قضى (٨٤) بوجود عقد غير مسمى بين سائق السيارة والشخص الذى قبل النزهة معه على سبيل المجاملة .

وفى تقديرنا ، فإنه لا يمكن القول بوجود مثل هذا العقد فى النقل بمجاملة ، لأن ذلك معناه التسليم بتوافر كل أركان العقد ، الأمر الذى لا يمكن قبوله ، لأنه إذا كان تطابق ارادتي الناقل والراكب ليسا محسلا لأى شك ، فإن ما نتطع بعدم وجوده هو نية التعاقد . ان فكرة العقد غير المسمى لا تكفى لاعطاء اقتناع يصمد تكييف العلاقة بين الناقل والراكب بمجاملة (٨٥) ونوق ذلك فإن القول بوجوده لا يتفق مع الواقع (٨٦) .

وعلى هذه النظرة جاءت احكام القضاء الفرنسى برفض فكرة العقد غير المسمى فى النقل بمجاملة .

نفى حكم لمحكمة استئناف اورليانز (٨٧) رفضت فيه وجود عقد من أى نوع فى النقل بمجاملة قالت « ... ان هناك اجماع من الفقه والقضاء على أنه لم يبرم لا عقد نقل ولا عقد غير مسمى أو عقد من عقود النقل ».

٢ — النقل بمجاملة وفكرة شبه العقد أو الفضالة (٨٨) :

١. — نعرف أن هناك التزامات شبه عقدية تنشأ بالرغم من عدم

Jour d'Appel de Lyon : 19.2.1926. Rec. Pér. Ass., 1926, (٨٤)
p. 54.

Volinet : Thèse, op. cit., 19, p. 108. (٨٥)

Josserand : Op. cit., 364, No. 288. (٨٦)

Ricol : Note, op. cit., D.P., 1926, p. 121. انظر ايضاً :

ول نقد فكرة العقد غير المسمى فى النقل بمجاملة ايضاً :

Moreau : Thèse, op. cit., 1928, pp. 60-61.

Galinter : Thèse, op. cit., 1931, p. 190 ; Hulot : Thèse, op. cit., 1934, pp. 44, 45.

Colinetcapitant : Trait. dr. civ., 1959, t. 2, p. 718.

Cour d'Appel d'Orléans : 23.2.1927. (٨٧) مشار اليه من قبل :

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 65. (٨٨) انظر فى عرض المسألة :

ويقول : ان ارادة العميل بإداء خدمة للغير تتوافر فى النقل بمجاملة حيث يقدم النقل خدمة للمسافر بتقديم مكان له ، ونعرف ان النقل بمجاملة يستبعد المثل ، الا بوجود ذلك فى الفضالة ؟

ووجود تطابق للأفرادات ، فقد عرّف الرومان هذا النوع من الالتزامات
بنوها عنها منهم بفكرة شبه العقد .

ويقصد بها أنها عبارة عن عمل اختياري مشروع يقوم به شخص
بترتب عليه التزامه قبل شخص آخر ، وقد يترتب التزام الأخير قبل الأول ،
وذلك دون أن يبرم بينهما أي عقد (٨٩) .
Vansteenberghé : Thèse, op. cit., 1905, p. 35.

ومن الأمثلة على ذلك في نطاق القانون المصري والفرنسي — والتي
تتبعنا هنا — فكرة الفضالة التي تناولها المشرع المصري والفرنسي ونص
عليها في المادتين ١٩٠ و ١٣٧٥ من القانون المدني .

ويقصد بالفضالة كما يتضح من نص المادة ١٨٨ مسننى مصرى أن
يتولى شخص عن قصد القيام بشأن عاجل لحساب شخص آخر دون أن
يكون ملزماً بذلك (٩٠) .

وما نريد أن ننبه عنه هنا أنه إذا كان القانون المدني المصرى والفرنسى
يتضمن فى نصوصه التزامات قانونية شبه عقدية تنشأ فى حالة عدم وجود
اتفاق بين ارادة الملتزم والشخص الآخر املا يمكن القول بوجودها ايضا
فى حالة وجود تطابق بين ارادتي الطرفين وبالرغم من عدم توافر نية
الالتزام ؟ .

وعلمنا بتعلق بالنقل مجاملة ، فانه اذا كانت ارادة القيام باداء خدمة
للغير تتوافر لدى الناقل مجاملة الذى يقدم خدمة للمسافر بتقديم مكان
له دون مقابل ، فان اكثر الاسئلة الحاحا على تطلب الاجابة تتمثل فيما
اذا كان يمكن القول باعتبار النقل مجاملة متضمنا لفكرة الفضالة ؟

واذا كان رد بالإيجاب على هذا التساؤل يثير انضماما لأول وهلة
باعتبار ان هناك تطابقا بين ارادتي الناقل والراكب وقيام الأول باداء خدمة
للثاني دون مقابل مع أنه لم يكن ملزماً بذلك ، فان هذا يتطلب من جانبنا
أن نبحث عناصر الفضالة بصفة عامة لنرى مدى توافرها فى النقل مجاملة،

Vizioz : "La notion de quasi contrat". Thèse, (٨٩)
Bordeaux, 1912, p. 208, No. 51.

(٩٠) اسماعيل عليم . المرجع السابق ، ص ٤٢ مقارنه رقم ٢٤ . سليمان مرسى ،
الوجيز ، ١٩٦٤ ، ص ٤٦١ مقرة رقم ٥٢٠ ، ص ١٩ مقرة رقم ٢٠ .

ثم تطبيق قواعد مسئولية الفضولي على الناقل مجاملة ، ليعقب ذلك كله بتقدير الفكرة .

٩١ - أولا : عناصر الفضالة (٩١) :

يمكننا في ضوء التعريف السابق ان نحدد العناصر الاسارية للفضالة ونذكرها اجمالا فيما يلي :

العنصر الاول :

ان يقوم الفضولي بشأن عاجل لغيره .

العنصر الثاني :

ان يكون لديه القصد بالتفضل من طريق اداء الخدمة للغير .

العنصر الثالث :

ان يتم ذلك دون الزام .

ونتولى شرحها بايجاز فيما يلي :

٩٢ - العنصر الاول : عمل عاجل يقوم به الفضولي لحساب رب

العمل :

من الاركان الاساسية في قيام الفضالة ، ان يقوم الفضولي لعمل لحساب رب العمل ، هذا العمل قد يكون ماديا او قانونيا .

ولكن قيام الفضولي باى من الاعمال السابقة لا يكفى في حد ذاته لتوافر هذا الركن الاول ، بل يجب ان تتوافر فيه نوى ذلك صنفية الاستعجال وذلك واضح من اشتراط المشرع ان تكون الفضالة في « شأن عاجل » .

(٩١) انظر عناصر المفضلة :

المدة ، المصارف ، ١٩١٠ ، ص ٦٢٥ رقم ٥٧٩ وما بعدها . مطبوعان بمراس .
المرجع السابق ، ص ٦٤ ، رقم ٥٢٢ وما بعدها :

(م - ٩ - المسئولية المدنية)

وتفسيرا لهذه العبارة ، يمكننا ان نحدد ان المقصود بصفة الاستعمال ، هو ان تكون الفضالة في شأن يخفى من تلخيره ضرر وليس في وسع صاحب الشأن القيام به في الوقت المناسب بحيث يصبح تدخل الفضولي للقيام بهذا الشأن ضروريا لمنع الضرر والخسارة التي تترتب على التلخير لأن الضرورة وحدها هي التي تبرر تدخل الفضولي في شئون غيره .

٩٣ — العنصر الثاني : قصد التفضل بأداء خدمة للغير :

يجب ان يتوافر لدى الفضولي وقت قيامه بالعمل قصد اسداء خدمة للغير ، ولكن ليس معنى ذلك قصر الفائدة الناجمة عن العمل على هذا الغير ، فقد يستفيد الفضولي منها في نفس الوقت .

٩٤ — العنصر الثالث : ان لا يكون الفضولي ملزما بالقيام بالعمل

او منهيا عنه :

يفترض — وهذا هو العنصر الأخير — ان الفضولي اتجهت ارادته الى القيام بالخدمة لحساب الغير مع انه غير ملزم بذلك وعليه مغالبا ما تتم الفضالة دون علم المتفضل عليه .

قد يترأى لنا في ضوء ما تقدم انه في الامكان القول بأن النقل مجاملة يتضمن فكرة الفضالة ، على اساس ان الناقل يقوم طواعية دون الزام بأداء خدمة النقل على سبيل المجاملة للراكب . وبغض النظر عن صحة هذا الامكان — الذي سيكون كل تقديرنا فيها بعد — فاننا نسا نصل عن اثر هذا القول على مسئولية ذلك الناقل .

ثانيا — تطبيق قواعد مسئولية الفضولي على الناقل مجاملة :

٩٥. — لقد اوجب المشرع المصري في المادة ١٩٢ / ١ مدنى على الفضولي ان يبذل في قيامه بالعمل عناية الشخص العادى ، وهو نفس ما اشار اليه المشرع الفرنسى في المادة ١/١٣٧٤ مدنى حيث اوجب عليه بذل عناية « رب الاسرة العاقل » .

ويمكن القول — اجمالا — استنادا الى ما تقرره هذه النصوص ان التزام الفضولي هو التزام ببذل عناية . فلذا قصر في بذل هذه

العناية كان مرتكباً لخطأ يسأل عنه . ومعيار خطأ الفضولي هو معيار موضوعي ، يعتقد فيه بسلوك شخص مجرد . وهذا الشخص هو الشخص العادي (٩٢) .

ولكن يثور التساؤل عما اذا كان للمجانية أثر في تقدير هذا الخطأ ؟ .

لا يسفنا اجابة على هذا التساؤل سوى اللجوء الى ما تقرره النصوص بخصوص الفسالة .

تنص المادة ١/١٩٢ مدنى مصرى بالنسبة لمسئولية الفضولى على ما يأتى : « ويكون مسئولاً عن خطئه . ومع ذلك يجوز للقاضى أن ينقص التعميؤ المترتب على هذا الخطأ اذا كانت الظروف تبرر ذلك » .

ويتضح من النص أن مسئولية الفضولى عن خطئه قد لا تكون كاملة . اذ أنه يجوز للقاضى أن ينقص التعميؤ المترتب عليه اذا كانت الظروف تبرر ذلك . وقد تضمنت المادة ١٣٧٤ / ٢ مدنى فرنسى هذه القاعدة ايضاً .

ومع ذلك ، فقد ذهب البعض فى فرنسا الى القول بإمكان تخفيف مسئولية الفضولى قياساً على نص المادة ٢/١٩٩٢ (مدنى فرنسى) الخاصة بالوكالة اذا كانت مجتاتية (٩٣) .

(٩٢) انظر : الصده ، المرجع السابق ، ص رقم ٥٩٠ ، ويقول ان معيار خطأ الفضولى كمعيار الخطأ العادى والخطأ التعميؤى .

انظر فى المعيار الموضوعى للخطأ التعميؤى : الصده ، المرجع السابق ، ص ٤٥٢ رقم ٤١٩ .

وانظر فى الفقه الفرنسى : Mazeaud, (H.L.J.) : *Leçons dr. civ.*, 1966, t. 2, No. 687, p. 647.
"in abstracto"

حيث تقدر مسئولية الفضولى بمعيار مجرد
Carbonnier : *Dr. civ. Thémis*, 1959, t. 2, p. 702, No. 199. (٩٣)

والى مسئولية الوكالة لا أجر فى فرنسا : انظر فيما سبق حامش رقم ص

بينما ذهب رأى آخر في الفقه الفرنسي (٩٤) الى القول باختلاف بين النص الخاص بالوكالة المجانية والنص الخاص بالفضالة .

فبالنسبة للوكالة ، فإنه — بموجب رأى الأخوة مازو على خلاف الاستاذ كاريونيه — نجد ان المادة ٢/١٩٩٢ قد نصت على تخفيف مسؤولية الوكيل اذا كانت الوكالة مجانية : ومن ثم فإن معنى ذلك — في رأيهم — ان مسؤولية الوكيل بالجان يتم تقديرها بمعيار واقعي او موضوعي حيث يتعين عليه ان يبذل في الوكالة ما يبذله في أعماله الخاصة ، ماذا ما بذل في الوكالة ما يبذله في شؤونه الخاصة فلا تقوم مسؤوليته ، أما اذا ما كان ما بذله في الاولى اقل من الثانية ، فان مسؤوليته تترتب ولا يجوز للقاضي أن يخفض مبلغ التعويض .

أما فيما يتعلق بالفضالة ، فقد ذهب هذا الرأى الى القول بأن نص المادة ١٣٧٤ / ١ (مننى فرنسى) قد ذكر على العكس — وهما ينحصر اختلافه عن نص المادة ٢/١٩٩٢ الخاصة بالوكالة — أمرا آخر يختلف عن الوكالة حيث ان مسؤولية الفضولي يتم تقديرها بمعيار مجرد او شخصي . ويجوز للقاضي ان يخفض التعويض ولا يلزم الفضولي بتعويض كامل اذا كان هناك من الظروف ما يبرر (١٣٧٤ / ٢) وعليه فان الفضولي يكون مسئولا عن أى خطأ ولن يتأتى التخفيف الا بالوسيلة المذكورة من طريق تدخل القاضي . ونتفق مع ما ذهب اليه الفقه المصرى الذى جساء على نحو لا يختلف عن رأى مازو (٩٥) .

وبتطبيق ذلك في النقل مجاملة — على فرض توافر الفضالة فيه جدلا — فان النال يكون مسئولا عن أى خطأ ويتدخل القاضي من أجل التخفيف بخفض مبلغ التعويض .

Mazeaud, (H.L.J.) : Op. cit., p. 647, No. 687.

(٩٤)

Bout : "La gestion d'affaire en droit français contemporain, 1972, p. 258, No. 210.

Goré : "Gestion d'affaire". Encycl. jurid., 1972, No. 139.

نرى هذا الاختلاف بأن رب العمل لا يتولى مراقبة الفضولي كما يفعل الموكل .

(٩٥) سليمان مرتضى ، المجمع السابق ، ص ٥٠٧ — ٥٠٨ ، رقم ٥٢٢ .

١٣٣ - تقدير فكرة الفضالة في النقل مجاملة :

١٦ - فضلا عما وجه الى فكرة شبه العقد من ضربات ثلثت في الصميم (٩٦) فاننا توجه اعتراضنا على تطبيق الفكرة المذكورة في نطاق النقل المجاني فيما يلي :

١ - ان هناك تارفا كبيرا بين الفضالة في ذاتها ، وهي لا تنقسم دلبا بين ارادتي طرفيها ، وبين فكرة النقل المجاني التي يتواجد فيها هذا التطابق بين ارادتي الناقل والراكب على عملية النقل .

٢ - اذا سلمنا جدلا بقوافر الفضالة في النقل مجاملة فاننا ننسأل والفرض مع هذا التسليم ان النقل قد تم بناء على عرض من الناقل - من سححة هذا القول اذا ما كان الراكب قد بادر بطلب النقل من الناقل ؟ .

٣ - تدريما عما سبق فانه لما كانت الفضالة تتم بقيام الفضولي بالمعمل دون التزام ، فانها ، حيث الاسل فيها الا يعرف الفضولي رب العمل ، تخلف عن النقل مجاملة . حيث يكون الناقل غالبا على معرفة بالراكب الذي يكون مسديقا له في معظم الحالات ، الا في حالات نادرة يتم فيها ركوب شخص في الداربيق مصادفة . قد يقال دحضا لهذا ان الفضولي يعرف رب العمل وخاصة بعد اجازة ! ! نضل عليه للفضالة . الا ان ادعاء مثل هذا يمكن رده من جانبنا ، دفعا لى التباس - بانه اذا ما تمت الاجازة ولو ضمنية فان الأمر يخرج عن حدود الفضالة ليكون بمسدد وكالة (٩٧) .

٤ - كذلك قيل في تأكيد الاختلاف بين الفضالة والنقل مجاملة انه بينما يقع على عاتق الفضولي ان يستمر في العمل الذى بدأه فان الناقل مجاملة لا يقع على عاتقه اى التزام بالاستمرار في النقل الذى بدأه ، الأمر الذى يؤكد ايضا مناقضة الراى السابق للنصوص (٩٨) .

٥ - وتتضح كذلك مدى مخالفة ذاك القول للنصوص مما قرررد المشرع المصرى في المادة ١٩٥ مدنى حيث التزام رب العمل بتعويض

(٩٦) في نقد شبه العهد بصحة عاية :

Vizior : Thèse, op. cit., 1912, p. 314, No. 75.

(٩٧) انظر : العهد - المصادر ١٩٦٠ ص ٦٢٠ رقم ٥٨٤

Teupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 45.

(٩٨)

النفوضى مما أصابه من ضرر بسبب فضالته ، ولا شيء من ذلك يتعين في النقل مجاملة .

٦ - وفي ملحق آخر للقول بأن النقل مجاملة يتضمن الفضالة قبل - بحق - أن النقل مجاملة يعتبر من الأعمال التي تشطوى على المجاملة التي لا تولد أى حق سواء بالنسبة للمستفيد أو لمن قام به (٩٩) .

وقد أكد القضاء عدم صلاحية ذلك حيث قضى بأنه لا يوجد بين المدمى والمدمى عليه في النقل مجاملة أى عقد أو شبه عقد (١٠٠) .

٩٧ - خلاصة التكييف التعاقدى للنقل المجانى :

سبق أن عرضنا الاتجاه العقدى في النقل المجانى ، وراينا ما كان عليه أنصار هذا الاتجاه من حيث المسؤولية العقدية للنقل مجاملة . ولكن بقدر ما كان اتفاقهم يمثل أهمية في حصر مسؤولية الناقل في المجال التعاقدى ، فإن خلافا قد شب بينهم يتسم بخطورة بالغة اتضحت لنا من اختلافهم بين قائل بوجود عقد نقل حقيقى في النقل مجاملة حيث التزام بضمان السلامة مثل الناقل بعموض ، وبين عقود أخرى قالوا بها مثل الركالة والوديعة . هذا الى جانب فكرتى العقد غير المسمى والفضالة .

وكان من الطبيعى ، أن يكون نصيب هذا الاتجاه ، نظرا لمخالفة مضمونة للقانون ، النقد من جانبنا ، الأمر الذى نستطيع أن نؤكد معه عدم صلاحية فكرة العقد من أى نوع لتكييف العلاقة بين الراكب والناقل بالجان .

وعلى ذلك نأثنا سوف نتناول بعد ذلك تحديد التكييف الصحيح للنقل المجانى بصفة عامة .

٩٨ - التكييف الصحيح للنقل المجانى :

خلص الينا مما مر كيف أن الاتجاه العقدى في النقل المجانى لم

Bout : Op. cit., p. 353.

(٩٩)

انظر بصفة خاصة هابش رقم ٤٢ من الصفحة المذكورة من رسالة هذا المؤلف .

Trib. Civ. de Compiègne : 10.3.1920. Rec. Pér. Ass., (١٠٠)

1920, p. 222, notamment, p. 223.

ينج من توجيه سهام النقد اليه ، في كل من النقل القائم على مصلحة الناقل (١٠١) والنقل مجاملة (١٠٢) .

وعلى ذلك فانه لا وجود لفكرة العقد كلية في نطاق هذا النقل بوجبه .

٩٩ - فيالنسبة للوجه الأول ، حيث يلزم النقل لمصلحة الناقل :

ذكرت من قبل أنه لا يمكن القول بفكرة العقد فيه ، لعدم توافر المكونات الجوهرية للعقد ، وخاصة نية التعاقد .

وفي الحق ، فانه اذا كان يتوافر تطابق ارادتين على عملية لنقل ، الا أنه من المسلم به أن تطابق الارادتين لا يكفي وحده دون الاتجاه الى أحداث اثر قانوني لابرام العقد . فالناقل لا يقع على عاتقه - كما ذكرت من قبل - أي التزام بالقيام بعملية النقل ، بل أنه يستطيع الامتناع عن القيام به بداية ، وكذلك عن المعنى في القيام به اذا كان قد بدأه دون أن يستطيع الراكب أجباره على غير ذلك . ومن الناحية المقابله فانه اذا حدث وقام الناقل باتمام عملية النقل ، فان الراكب لا يلزم بإداء المقابل غير المباشر للناقل . فاذا امتنع عن أدائه ، فليس لدى الناقل وسيلة لجبره على الوفاء به . أن الامر لا يخرج اذا عن علاقات ودية مجردة من الحماية القانونية . وعلى ذلك فان النقل القائم على مصلحة لا يعدو كونه واقعة قانونية .

١٠٠ - أما عن النقل مجاملة :

فاننا نستطيع أن نقطع بأنه لا وجود لفكرة العقد فيه . نظرا لانعدام نية التعاقد وإن توافق الإرادة لا يكفي وحده - مجرداً منها -

(١٠١) انظر في نفس المدعى :

Besson : Chron., op. cit. Rev. gén. ass. terr., 1958, p. 361, ontam-
ment, pp. 363-364.

Goiran : "Le contrat de transport et la garde des do (١٠٢),
jets inanimés en cours de transport". Thèse, Paris, 1966, p.
122.

Cocral et Riedmatten : "La responsabilité de l'usage tous véhi-
cules terrestres et le contrat d'assurance", 1971, p. 135.

Graner ; Op. cit., p. 38.

لترتيب اثر قانوني . كذلك فان القول بالعقد معناه حرمان المضرور من التعويض اذا كان ماضيا . بالاضافة الى ذلك فانه يثير مشكلة الاحتجاج به على الغير . وعلى ذلك فان العلاقة بين طرفي النقل مجاملة لاتعمد دائرة العلاقات الاجتماعية .

وفي هذا يقول الاستاذ ديموج « ان النقل مجاملة يدخل في نطاق العلاقات الاجتماعية ، وعلى ذلك فلا يوجد اى عقد وتستبعد المسؤولية العقدية » (١٠٧) .

وقد جرت احكام القضاء البلجيكي على هذه النظرة حيث قالت محكمة استئناف بروكسل بانه لا تنشأ اى رابطة قانونية بين مالك السيارة والصديق الذى قبل ركوبه معه فى سيارته ، ولكن توجد بينهما علاقة اجتماعية مجردة من الحماية ولا ترتب القوة الملزمة للعقد (١٠٤) .

وقد حستنت النقض الفرنسية الامر منذ سنة ١٩٢٨ بقولها بتطبيق احكام المسؤولية التقصيرية . وعلى الرغم من ذلك فان ثمة من ذهب على صعيد الفقه الفرنسى الى ابراز مميزات لفكرة العقد فى النقل مجاملة (١٠٥) .

١٠١ - اما من موقف الفقه والقضاء فى مصر فمما يتعلق بتحديد الطبيعة القانونية للنقل المجانى ، فقد ورد فى رسالة الاستاذ توبيك با من شأنه ان يلغى ظلال من الشك بالنسبة لموقف ذلك الفقه حيث قال : ان الفقه المصرى قد رفض تطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء وقال

Demogue : Trait. 1923, t. 2, p. 204, No. 564. (١٠٣)
Taffe : "La responsabilité civile en dehors du contrat". Thèse,
Paris, 1921, pp. 10 et 24.
Cour d'Appel de Bruxelles : 6.7.1927. Rec. Pér. Ass., (١٠٤)
1927, p. 402.

وفى نفس المضى .

Trib. Civ. de Bruxelles : 23.3.1926. Rev. Gén. Ass. Respons.,
1928, No. 351.

Cour d'Appel de Bruxelles : 16.4.1930. Rev. Gén. Ass. Respons.
1930, No. 661.

Moreau : Thèse, op. cit., 1928, pp. 63-64.

(١٠٥) انظر :

بوجوب اثبات خطأ الناقل مجاملة ، ولكن لم ينضح — على حد تعبيره — أنه يميل حقيقة الى تطبيق قواعد المسؤولية العقدية أو التصريه (١٠٦) .

وتقديرى ، ان قولاً مثل هذا لا يمكن ان يعبر عن الموقف الحقيقى للفقه المصرى فى هذا الصدد . فقد ورد فى مؤلفاته ما هو كفىل بتحسب ذلك القول والتكيد على أنه كان — بحق — الى جانب رفض فكرة العاد فى النقل مجاملة .

فمن المسلم به أنه لا عبرة فى إبرام العقد بالارادة التى لم تتجه الى أحداث أثر قانونى كما الجاملات الاجتماعية (١٠٧) .

وقيل — بحق — أنه ليس من شأن قبول القيام بخدمة مجانية ان ينشأ عقد ما دام ان النية لم تنصرف الى الالتزام قانوناً بذلك . كما فى حالة شخص يصطحب صديقاً له فى سيارته (١٠٨) .

أما عن القضاء المصرى فقد قال بالمسؤولية التقسية للناقل مجاملة واشترط اثبات خطأ فى عاقته (١٠٩) .

Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 49.

(١٠٦)

"Indiquons que la doctrine égyptienne n'admettant point la responsabilité du fait des choses inanimées, admet la théorie de la faute, sans que l'on puisse préciser s'il s'agit véritablement de la thèse contractuelle ou du système délictuelle".

(١٠٧) اسماعيل لحام ، المصادر ، ١٩٦٨ ، ص ٧٩ رقم ٤٧ أحمد سلامة ، مذكرات فى مصادر الالتزام ، ١٩٧٤ ، ص ٥٤ .

(١٠٨) الصده ، المصادر ، ١٩٦٠ ، ص ٥٢ رقم ٢٨ .

ويقول أيضاً : اذا كان النقل يغير أجر فلا يكون هناك عقد لان اراده الطرفين لم تنصرف الى إنشاء التزام ، رقم ٤٣٠ ، ص ٤٦٧ .
وفى رفض فكرة العقد أيضاً :

محطى مرمى ، المسؤولية المدنية ١٩٢٥ — ١٩٣٦ ، ص ٦٦ ، رقم ٦٩ .

عبد الحى حجازى ، المصادر ، ١٩٥٤ ، ص ٤٢١ .

حسبت أبو صحت ، المصادر ، ١٩٦٣ ، ص ٣٨٥ ، رقم ٥٤١٥ كذلك ص ٤١٤ ، رقم ٤٣٧ .

وبرى الاستاذ الدكتور محمد لبيب شنب ضرورة لمس كل مسألة على ضوء ظروفها الخاصة ، رسائله ، ص ١٧٢ ، رقم ١٤٨ .

(١٠٩) انظر فيما بعد ، الخطأ التصريعى أساس مسئولية الناقل بالإنجليز .

وعلى مقتضى ما تقدم ، فإننا نرى في النقل مجاملة أيضا واقعة قانونية وليس تصرف قانوني . فالمعقد « ينشئ » آثار يريدها الطرفان ، أو تتلق مع ما يريده الطرفان ، وهذا ما يسمح بالقول بوجود تصرف قانوني ، وهو ما يميز الأخير عن الواقعة « (١١٠) » .

الخلاصة إذن أن النقل المجاني لا يفدو كونه واقعة قانونية وليس تصرفا قانونيا . وعليه فإن مسؤولية الناقل تكون تقصيرية . ونسأل : هل يخضع الناقل بالمجان لقواعد المسؤولية الخطئية أم لقواعد المسؤولية من الإثبات ؟ سوف نجيب على ذلك في الأجزاء القادمة .

الباب الثاني

الخطأ التقصيري أساس مسؤولية الناقل بالمجان

تمهيد وتقسيم :

١٠٢ - ذكرت من قبل أن تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل بالمجان ، إنما هو أمر يتوقف على التكييف القانوني للعلاقة بينه وبين الراكب .

ورببت على ذلك نتيجة مؤداها استمرار الخلاف حول نظام المسؤولية هذا حتى يتم حسم المسألة المتعلقة بالتكييف المشار إليه . وقد يتبادر إلى الذهن هنا أن الأمور قد استقرت بتكييف النقل بالمجان على أنه والعملة قانونية ، لأن مقتضى ذلك رفض وجود العقد فيه وبالصيغة نشوء المسؤولية العقدية عن الحادث الذي يقع أثناءه .

ولكن إذا حققنا النظر ، أدركنا أن الأمر غير ذلك بيقين فقد كان الانقسام هو طابع الفكر القانوني بخصوص تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل بالمجان ، على الرغم من شبه إجماع على تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية . فقد اتجه القضاء الفرنسي في نطاقها إلى التفرقة بين النقل الذي يتعلق به مصلحة للناقل والنقل ومجاملة .

وفيما يتعلق بالنقل الذي يتم لمصلحة الناقل ، فإننا نجد غالبية الأحكام في فرنسا تقضى في جانب خضوع الناقل فيه لقواعد المسؤولية من الأشياء ، خلا حكم مريد عثرنا عليه ذهب إلى القول بتطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية التي تقوم على وجوب إثبات الخطأ .

أما عن النقل مجاملة ، فإننا نرى أنه من الضروري أن نتوقف عند مرحلتين رئيسيتين تميزان اتجاه القضاء الفرنسي ، وبصفة خاصة قضايا مجكمة النقض هنالك :

معلى نقيض المسؤولية التقصيرية القائمة على أساس اثبات الخطأ
التي قالت بها في حكم شهر بتاريخ ١٤ مارس ١٩٢٧ ، نراها تعمل عن
ذلك الى تطبيق المسؤولية عن الاشياء بحكم في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ .

وإذا كان الحكم الاول قد حسم الامور برفض المسؤولية العقدية ،
مان خلافا في الفقه قد نشأ انطلاقا منه . معلى حين ذهب البعض الى
تأييده فيما جاء به مطلقا بضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة حتى تتحقق
مسئوليته ، نجد البعض الآخر يصر على ضرورة الغلبي من ذلك ووجوب
تطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء .

ولا شك أن انقسامنا مثل هذا يتم بخطورة بالغة ، نظرا لما
يرتبه من نتائج متباينة ، تتراوح بين تحقيق مصلحة الناقل متطلبة في عدم
مسئوليته الا اذا ثبت في جانبه خطأ ، وتحقيق مصلحة الراكب المضرور
بإعماله من عبء الاثبات بتطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء .

ولما كان خضوع الناقل بالمجان لهذا النظام او ذاك من نظم
المسؤولية التقصيرية انما يتوقف — كما سنرى — على ما اذا كانت له في
عملية النقل مصلحة ام لا ، فان اثبات أن النقل قد تم بتفصيها هذه
المصلحة انما يعتبر مسألة جوهرية . ونسأل من ثم عن يقه على عاتقه
عبء اثبات ذلك ؟ ومضلا عن ذلك ، ولما كانت صفة المجاملة في النقل
دعامة لوجوب اثبات الراكب لخطأ الناقل — كما سنوضح — فاننا نسأل
أيضا عن اثرها بالنسبة لأتارب المضرور المتوى . ولما كنا نعالج في هذا
الباب فكرة الخطأ التقصيري باعتبارها الأساس لمسؤولية الناقل بالمجان،
فاننا نؤجل بحث اخضاعه لقواعد المسؤولية عن الاشياء الى القسم
اللاحق .

وعلى ذلك فان دراستنا في هذا الباب ستكون على النحو التالي :

الفصل الأول : ضرورة اثبات خطأ الناقل بالمجان .

الفصل الثاني : عبء اثبات مجانية النقل .

الفصل الثالث : الاحتجاج بمجانية النقل على ورفة المضرور .

الفصل الرابع : مدى ملائمة النتائج المترتبة على الخطأ التقصيري .

الفصل الأول

ضرورة إثبات خطأ الناقل بالمجان

١٠٢ - تمهيد وتقسيم :

-- تدعى أن خلافا لثبر -- فى فرنسا على الأخص -- حول المسؤولية
التقصيرية للناقل بالمجان .

لقد اتجهت بعض المحاكم الى التسوية بين وجهى النقل المجانى
وقالت بتطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية التى تتطلب إثبات الخطأ فى
جانب الناقل ، وطبقت ذلك فى النقل الذى يتم لمصلحته .

وبالنسبة للنقل مجاملة ، فقد حسبت الأمر محكمة النقض هناك ،
وقررت خضوع الناقل الذى يقوم به لقواعد المسؤولية التقصيرية المبينة
على أساس إثبات الخطأ أيضا ، وحتى فى هذا النطاق ، فقد اثار خلاف
آخر بين مؤيدى ما قالت به النقض الفرنسية ، واتخذ بعدا أكثر عمقا
يتصل بدرجة جسامه الخطأ الواجب إثباته . هل يكفى أى خطأ للقبول
بمسئولية الناقل ولو كان يسيرا ؟ وبعبارة أخرى فانهم قد انقسموا بين
قائل بضرورة إثبات خطأ جسيم فى جانب الناقل مجاملة وقائل بكناية الخطأ
اليسير .

وعلى الرغم من ذلك ، فان محكمة النقض الفرنسية لم تجد بسدا ،
إزاء فشل الضرور غالبا فى إثبات الخطأ ومن ثم عدم تمكنه من الحصول
على تعويض ، من أن تتدخل لتقسيم مسامحتها له . وكان لها ما أرادت عن
طريق تسهيل عبء الإثبات الذى يثقل كاهله بأن أجازت الإثبات غير
المباشرة لخطأ الناقل مجاملة ، لتجبه بعد ذلك صوب قولها باستخلاص هذا
الخطأ من ظروف الحادث وخاصة ما أطلقت عليه « نقد السائق سيطرته
على السيارة » .

ولم يقف الأمر بها عند هذا الحد ، بل انها جعلت من استخلاص
الخطأ على النحو السابق أمرا حديدا يتعين على قاضى الموضوع أن يقوم
به والا تعرض حكمه للنقض . وهو ما سوف نطلق عليه الخطأ الواقعى .

وعلى مقتضى ما تقدم ، فإننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى
ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : اثبات خطأ الناقل بالجان شرط لتحقيق مسئوليته .

المبحث الثانى : الخطأ الجسيم واليسير فى النقل مجاملة .

المبحث الثالث : وسائل اثبات خطأ الناقل مجاملة .

المبحث الأول

اثبات خطأ الناقل بالمجان شرط لتحقيق مسؤوليته

١٠٤ — خضوع الناقل في النقل القائم على مصلحة له لقواعد المسؤولية الخطئية :

لقد اتجهت محكمة استئناف ليون في حكم نريد الى تطلب اثبات خطأ الناقل المجاني حتى تتحقق مسؤوليته دون تفرقة بين نقل تتعلق به مصلحة للناقل ونقل مجاملة .

وقالت ان مالك السيارة الذي أخذ معه راكبا يكون مسئولا عما يصيبه من أضرار يمكن أن تنتج عن خطئه أو عدم احتياظه دون تفرقة بين نزهة ودية ورحلة من أجل مصلحة (١) .

١٠٥ — حكم النقض الفرنسية في ٢٧ مارس ١٩٢٨ وضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة :

بموجب هذا الحكم ، قضت المحكمة العليا الفرنسية بعدم جواز تهمك الراكب مجاملة ، المضرور في حادث وقع أثناء نقله كذلك ، بقواعد مسؤولية حارس الاشياء ، وأوجبت عليه ضرورة اثبات خطأ ناقته . وجاء في حيثيات الحكم بملء بذلك : « حيث ان القرينة المنصوص عليها في المادة ١/٣٨٤ قصد حارس الشيء المنحرك غير الحي بسبب ما يمثله من خطورة للغير ، وقد وضعت لكي تحمي عند الاقتضاء ، من أصابهم ضرر عن شيء لم يشتركوا في استعماله ، فان هذه القرينة لا يحتج بها ضد حارس الشيء من جانب من أخذوا مكانهم بها ... على سبيل المجاملة البحتة ... وانه لا يمكنهم الحصول على تعويض الا اذا اثبتوا على عاتقه أو عاتق تابعه خطأ ينصب اليهما وفق احكام المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدني » (٢) .

Cour d'Appel de Lyon : 28.1.1913. L'assurance mutuelle. Rev. mensuelle de droit, 1914, p. 118.

CASS. Civ. 27—3—1928

(٢). معار اليه من قبل

ولا يخفى على أحد ما يتضمنه هذا الحكم من مبادئ نوجزها
بميسا يلي :

١ - أنه لا يجوز للراكب مجاملة الذى أصيب فى حادث التمسك
ضد ناقله باعتباره حارسا بالقرينة المنصوص عليها فى المادة ١٣٨١ / ١
مدنى فرنسى. مجاملة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى .

٢ - يضمن على الراكب الضرر ، حتى يتمكن من الحصول على
تعويض مما ألم به من ضرر ، أن يثبت خطأ الناقل إذا كان يتودر السيارة
بنفسه ، أو خطأ تابعه إذا كان يتولى قيادتها سائق يعمل لديه .

ويلاحظ أنه إذا كانت النقض الفرنسية قد حسمت الأمر بهذا الحكم ،
فإن هذا الحسم لم يكن مقصورا على الخلاف حول تطبيق المسؤولية
العقدية أو غيرها ، وإنما كان له وجه آخر فى نطاق المسؤولية اللامعقدية .

ذلك أن استبعاد المسؤولية العقدية لم يكن فقط غاية ما كانت
تهدف إليه النقض الفرنسية ، بل إن هدفها كان مائلا - وهذا هو
الوجه الآخر للخلاف الذى تم حسمه - فى القضاء على ما كان سائد
آنذاك من انقسام فى نطاق أحكام الموضوع فى فرنسا بين جانب يطبق
المسؤولية الخطئية ، وتطبيق مسؤولية حارس الاشياء حيث الجانب
الآخر منها . وقد كان لها ما أرادت مدعيا بأسباب سوف نذكرها فى القسم
الثانى .

١٠٦ - وقد كان تطبيق المسؤولية التقصيرية القائمة على إثبات
الخطأ بمثابة المبدأ الذى استقر عليه القضاء البلجيكى فى بعض أحكامه .
وقضى بأن العلاقة بين الناقل والراكب مجاملة تحكمها المادتين ١٣٨٢ ،
١٣٨٢ من القانون المدنى البلجيكى (٣) .

وقضى أيضا بأنه عندما يصاب شخص أثناء نقله فى سيارة ، فإن
هناك مجالا ، طالما لم يثبت أن الحادث يرجع الى فعل المضرور أو قسرة
تاجرة أو حادث مفاجئ ، لاعتبار أن الضرر قد نتج عن الفعل غير
المشروع لقتل السيارة ، وأن واقعة قيام قتل السيارة بنقل المضرور

على سبيل المجاملة ليس من شأنها أن تعدل من مسؤوليته على أساس المادة ١٣٨٢ (٤) .

١٠٧ — أما عن الوضع في مصر ، فقد ذهب القضاء المخطط قبل العمل بالقانون المدني عام ١٩٤٩ ، والذي تضمن نص المادة ١٧٨ الخاص بمسؤولية حارس الاشياء ، الى القول بضرورة التمسك خطأ الناقل بالمجان (٥) . وجاء في المذكرة الايضاحية لهذا القانون ما يشير الى ذلك ايضا برفض تطبيق مسؤولية حارس الاشياء في النقل المجاني . وعلى ذلك فإن الناقل بالمجان لا يتحقق مسؤوليته في مصر الا باثبات خطئه وفق المادة ١٦٣ مدني .

١٠٨ — التزام الراكب بمجاملة باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل :

ومما مر نستخلص بوضوح انه منذ حكم النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ ، والقضاء على رأيه في اشتراط اثبات خطأ على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسؤوليته وفق أحكام المادة ١٣٨٢ مدني فرنسي مغالبة للمادة ١٦٣ مدني مصري . وعلى نفس الوتيرة جرت أحكام القضاء المصري والبلجيكي كما ذكرنا .

وظل الأمر في فرنسا على ما هو عليه منذ ذلك الحين خلال الثلاثينات (٦) . مع خلاف سوف نعرض له فيما بعد حول درجة مجاملة الخطأ ، في نطاق كل من القضاء المصري والفرنسي والبلجيكي بخصوص مسؤولية الناقل مجاملة .

(٥) انظر : امطلف مخطط ، ٢ أبريل ١٩٣١ ، مجلة الحسابات ، سنة ١٢ ، ص ٦٧٠ . واشترط القضاء جسمية هذا الخطأ .

ومن انصار المسؤولية الخطئية للناقل مجاملة في اللغة المصري :

الستوري ، الوسيط ، المصادر ، ١٩٥٢ ، ص ٨١٦ ، رقم ٥٤٦ .

محمد حامد رداوان ، بحث في مسؤولية أمين النقل ، مجلة المحاماة ، سنة ٣٢ ، العدد الثامن ، ص ١٢١٥ .

حسن مكرز ، المسؤولية المدنية في القانون المدني الجديد ، ١٩٥٧ ، ص ٦٢ ، رقم ٢٢ .

اسماعيل غانم ، المرجع السابق ، المصادر ، ص ٤٦٠ ، رقم ٢٦٣ .

(٦) انظر احكام النقض الفرنسية : CAS. Civ. 14-5-1930 : Gaz. Pal.

1930-2-274 : Gaz. Pal. 1930-5-5-198-2-1930

(م ٢٠ — المعركة الجديدة)

« ألا إن الأمر بدأ يتخذ نحو آخر في فرنسا مع بداية الإزماعات وكان ذلك بمثابة الحلقة الأولى في سلسلة ما جرى عليه قضاء النقض الفرنسية من تطور يتصل بتسهيل مهمة الركاب مجاملة المضرور في الحادث في اثبات الخطأ على عاتق ناقله كما سيحيى » .

وهناك ملاحظة نريد الإلماع إليها هنا « ماثلة في أنه على الرغم من أن هذا النوع الآخر قد بدأ ظاهرا فيها جاء به حكم دائرة المرائض بتاريخ ٥ مايو ١٩٤٢ (٧) ، ألا أن غالبية أحكام النقض الفرنسية قد ظلت على مرتفعها بعد التاريخ السابق فيها يتصل بضرورة اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة » .

ولعل خير ما يعبر عن ذلك « ما قضت به الدائرة المدنية الثانية لحكمة النقض الفرنسية (٨) من « أن مسئولية الناقل عن حادث وقع خلال نقل مجاني ، لا تتحقق إلا إذا قام المضرور بإثبات خطأ محقق ، المركبة في تبادته بسيارته ، وأن قضاء الموضوع لا يكتفى « مستندا إلى اعتبارات افتراضية ، القول بثبوت خطأ الناقل » ، وأنصفت في نهاية حكمها « حيث أنه لم يثبت في جانب الناقل ، خطأ محققا أحدث الضرر ، لما إن الحكم المطعون فيه لم يتبع الفرصة لحكمة النقض كي يمارس رقابتها ومن ثم يعوزه الأساس القانوني » .

والواقع أن محكمة النقض الفرنسية برغبتها استنتاج الخطأ من ظروف الحادث لم تكن تقرر جسيما ، بل أن ذلك كان ترديد لغضاها الثابت من قبل (٩) ، والذي ينمئذ في حظرها على القاضي الاكتفاء بأسباب افتراضية

CASS. Req. 5—5—1942 : S. 1942—1—125 (٧)

« استطلعت الدائرة خطأ الناقل مجاملة من الظروف المشجعة المحيطة » .

CAS. Civ. 9—1—1957 : D. 1957, P. 146 : « Au cas d'accident survenu au cours d'un transport gratuit, la responsabilité du conducteur n'est engagée qu'à la condition que la victime rapporte à son encontre la preuve d'un fait précis de nature à caractériser la faute qu'il a commis dans la conduite de son véhicule »⁹⁹

وكان ذلك على أثر طعن بالنقض ضد حكم استئناف يواغيم في ١٩٥٤/١١/٣٠ والذي قررت بملغضاد مسؤولية الناقل لأنه ارتكب خطأ بتبطل في عدم سيطرته على سرعة سيارته . وقررت المحكمة العليا إلغاء لاسباب لخرنابا في الجين » .

CASS. Civ. 29—12—1947 : D. 1948, P. 127 (٩). انظر على سبيل المثال
14—3—1950 : Bull. Civ. 1950—1—53, No. 72

يكتنفها الشك motifs dubitatifs ou hypothétiques وكذلك الغت محكية النقض الفرنسية ، (١) احكام لقضاء الموضوع ، حيث تم قبول دعوى الراكب ، اقتناعا بمجرد اقتراض لسبب الحادث دون ان يقوم الاخير باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل .

بيد ان ذلك ، لا ينف حائلا امام القول بأن هناك احكاما لقضاء الموضوع استقرت على ضرورة قيام الراكب مجاملة المصاب في الحادث باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل ، ذلك في مرحلة سابقة على موقف النقض المنوه منه في حكمها الصادر في سنة ١٩٥٧ والسابق الاشارة اليه .

وبناء على ذلك قضى (١١) بأن الناقل مجاملة لا يكون مسئولا عن الحادث الذي يقع للراكب مجاملة اثناء القيام بنزعة ودية ، الا اذا اثبت الاخير على عاتقه خطأ محققا .

وعلى نفس الوتيرة ، وانتقادا للقول بأن مجرد الاثبات المادى constatation matérielle يكفى لاثبات الخطأ ، قضى (١٢) بانه « لا يعتبر أن خطأ الناقل قد اثبت بمجرد ادعاء الراكب المجاني أن واقعة انحراف السيارة تدل على عدم يقظة السائق في قيادته سيارته التي له السيطرة عليها ، وأن ادعاء مثل هذا يبنى على محطية مادية donnée matérielle ، لا يفيق ne peut satisfaire والالتزام الذي يقع على عاتق الراكب باثبات خطأ محقق faute précise مستند tirée من الاخلاق violation بقاعدة الحرص règle de prudence .

ويتضح من بعض عبارات الحكم ، ان المحكمة تتطلب ضرورة اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة ، باعتبار ان ذلك شرطا جوهريا لتحقيق

(١٠) انظر على سبيل المثال :

CASS. Civ. 19—12—1945 : D.1945, P. 181—

10—4—1948 : Gaz. Pal. 1948, somm. P.5

Trib. Civ. DE BOULOYNE : 14—12—1925 : Rép. comm. (١١)

196, P.128, No. 5773

Cour d'app. CHAMBERY : 21—1—1955 : D.1956 P. 47 (١٢)

على نفس المعنى وحرره الخطأ محقق :

Cour d'app. DE AMIENS 3—3—1963, somm. P. 63

مسئوليته من الحادث ، الذى اصيب فيه الراكب مجاملة والذى يريد الحصول على تعويض .

١٠٩ - بيد أنه ، ومع ما تثيره الاحكام السابقة من ان المبدأ كذلك ، فإننا نجد احكاماً على صعيد قضاء الموضوع في فرنسا ، وقد اتجهت الى استخلاص خطأ الناقل من الظروف المسابية للحادث . ومن هذه الاحكام (١٢) ما اضاف قيداً على القضاء المتعلق بضرورة اثبات الخطأ المحقق حيث قضى بأنه لا يشترط ان يقوم الراكب مجاملة الضرور في الحادث بشرح لكيفية وقوع الحادث *mécanisme* ، واسبابه ...

ليس هذا فقط ، بل ان المحكمة قد اضافت في موضوع آخر من الحكم نفسه أنه عند ما يثبت خطأ الناقل من مجرد ثبوت انحراف السيارة فإنه يتعين عليه (الناقل) ، اذا ما ادعى أن وقوع الحادث يرجع الى حادث مفاجئ ، ان يثبت ذلك ، مما يوحى بقصد المحكمة في عدم ضرورة اثبات خطأ محقق لترتيب مسؤولية الناقل مجاملة ، الامر الذى يتمارض مع حكم النقض الفرنسية في ٩ يناير ١٩٥٧ (١٤) السابق الإشارة اليه .

الا ان وقتنا لمحكمة النقض الفرنسية ، تضمنه حكم لاحق للتاريخ المذكور ، قد اثار الشكوك في قضائها المتعلق بضرورة اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة ، وكان ذلك بمناسبة حكم استئناف قضى برفض دعوى الضرور المنقول مجاملة بدعوى أن السائق لم يكن يسير بسرعة غائقة وان السبب الاصلى للحادث يرجع الى ضباب كثيف ، مفاجئ وغير متوقع ، هجب الرؤية . بيد أن محكمة النقض قضت بالفائه بحكم ١٤ ديسمبر ١٩٥٦ (١٥) وجاء في حيثياته حيث ان السائق الحريص يلتزم بأن

(١٢)

Trib. Civ. Pontois : 11-7-1953 ; Gaz. Pal. 1955-2-291

(١٤) انظر الحكم المشار اليه فيما سبق .

(١٥) انظر : CASS. Civ. 14-12-1956 ; J.C.P. 1957-2-9737

وفي نفس المعنى

CAS. Civ. 19-7-1956 ; Bull. Civ. 1956-2-148, No. 228

وقضى فيه باعتدال عند السيطرة على السيارة سبباً للحادث ومن ثم يكون خطأ .
وانظر كذلك :

CASS. Civ. 18-10-1956 ; D. 1956, P. 389-3-11-1956

D. 1956, P. 78

يظل مسيطرًا على سرعته وقت الضباب ، فإن الحكم الملعون فيه لم يعط أساسًا قانونيًا لما قضى به . وقررت مسؤولية السائق على أساس أنه لم يكن مسيطرًا على سرعته وقت الحادث . ويتساءل الاستاذان هنري وليون مازو (١٦) عما إذا كان ذلك يعتبر قولًا بثبوت الخطأ لجرد وقوع الحادث وهو الأمر الذي رفضته النقض في حكم ٩ يناير ١٩٥٧ ؟

وكان السؤال يصدد تعليق لها على حكم النقض السابق في ديسمبر سنة ١٩٥٦ .

ونعتقد أنه لا محل لتأييد رد بالإيجاب على هذا السؤال ، يكون مضبوته يؤكد على أن ذلك هو موقف النقض ، حيث يتعارض ذلك مع أحكامها اللاحقة في هذا الصدد .

ونسوق من أحكامها الهامة ما هو قاطع بتأكيد قولنا هذا . ففي حكم ٢٠ مايو ١٩٥٨ (١٧) قضى من جانبها بإلغاء حكم استئناف بورجو الصادر في ٩ فبراير ١٩٥٦ والذي قررت بمقتضاه مسؤولية الناقل مجاملة على أساس المادة ١٢٨٢ وجاء في حيثيات حكم الاستئناف .

(١٨) أن انزلاق *déparage* السيارة قد حدث ، والطعن صحو غير مطر ، وعلى طريق ليس به منحنيات ، مسطح ليس به مطبات ، وبحالة ممتازة .

(ب) أنه لم يكشف النقاب عن سبب ميكانيكي ، ومن ثم فإن انزلاقنا *déparage* يرجع إلى زيادة في السرعة قد أدى إلى انحراف عجلة القيادة *coup de volant* ، أو إلى ضربة فرامل شديدة

وانظر عكس ذلك :

CASS. Civ. 18—10—1956 : Bull. Civ. 1956—2—340,
No. 259

قضى فيه بعدم مسؤولية الناقل مجاملة على الرغم من فقد سيطرته على السيارة ورفضت المعلن ضد حكم استئناف مونبلييه الصادر في ١٩ ديسمبر ١٩٥١ ، والذي قررت فيه الأخيرة عدم مسؤولية الناقل وبرت المحكمة العليا ذلك بعدم ثبوت خطأ الناقل .

(١٦) انظر هذا الرأي :

MAZEAUD (H. L.) : Rev. tr. Civ. 1957, P. 340, No. 21

CASS. Civ. 20—5—1958 : Bull. Civ. 1958—2230, No. 343 (١٧)

coup de frein brutal ، الأمر الذى أدى الى فقدان السائق سيطرته على السيارة . ولكن محكمة النقض قررت الغاؤه ، لأنه ليس اثباتاً لخطأ محقق ، بل انه يقوم على الافتراض .

أما وقد كانت هذه لحظة سريمة ومجلى عن موقف النقض الفرنسية فيما يتعلق بالخطأ الذى يتعين على الراكب مجاملة المصاب في الحادث اثباته ، فانه يترامى بوضوح مما تقدم ، عدم استقرار قضائها يصسد اثبات ذلك الخطأ في الخمسينات على وجه الخصوص .

١١ - وإذا كانت المحكمة المذكورة قد استوجبت ، وهنا يمثل أغلب قضائها في تلك الحقبة ، اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة حتى يمكن مساطته ، فانه ليس بمفسر علينا ، مع ما يستخلص من استقراء الجانب الآخر لأحكامها والذى يمثل أقلية حيث استخلصت الخطأ من ظروف الحادث وهو أمر لسنا بسهيل التعرض له الآن تفصيلاً ، ان نقيم البرهان على ما يتسم به موقفها فيما يتعلق باثبات الخطأ ، من عدم استقرار حتى حكمها الشهير في ٥ أبريل ١٩٦٢ التى قررت بملغضاه اعتبار الحادث ، طالما لم يثبت سببه الواضح ، راجعاً الى فقد سيطرة السائق على السيارة والذى اعتبرته بدورها خطأ في ذاته ، كافياً للقول بمسؤولية الناقل مجاملة . ونسوق في التدليل على ذلك ، بعد ما استخدمه من مبارات ، في نطاق استنظامها اثبات الخطأ بصورة محققة على عاتق الناقل مجاملة ، الأمر الذى نخلص معه الى عدم وضوح موقفها في هذا المسار .

فعلى حين كانت تستخدم في غالبية أحكامها (١٨) عبارة الخطأ
الثابت المحقق . fait précis de nature à caractériser la faute
نجدها في حكم آخر (١٩) تستخدم ، في مجال حديثها عن اثبات خطأ
الناقل مجاملة ، عبارة الثابت مباشرة directement constatée

(١٨) انظر هذا الحكم في ٢٠ مايو ١٩٥٨ ، سابق الإشارة اليه .

(١٩) انظر على سبيل المثال :

CASS. Civ. 5-6-1959 : Bull. Civ. 1959-2-278,

No. 426 : "Attendu qu'en se fondant uniquement sur une telle déduction, purement hypothétique, pour retenir une faute qui n'est pas directement constatée, les juges de second degré n'ont pas donné une base légale à leur décision",

بينما نراها اتجهت في حكم آخر (٢٠) ، يشوب فيه قصدها غموض يشيخ
اليه عمومية ما استخدمته من عبارات في الحكم دلالة عليه ، نحو طلبها
نقط « اثبات خطأ » على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسؤوليته .

بل نجدنا فضلا عما تقدم تستخدم عبارات ينذر استخداها من جانب
القضاء بصفة عامة ومن جانبها خاصة مثل تعبير *fait positif* (٢١) ،
وذلك للدلالة على قصدها في اشتراط خطأ ثابت ومحقق على عاتق الناقل
حتى يلتزم بتعويض ما أصاب الراكب من ضرر .

وعلى مقتضى ما تقدم ، وعلى ما يبين من موقف القضاء محل دراستنا
المقارنة : فانه يمكن القول على وجه الإجمال بأن القضاء في كل من
مصر وفرنسا ويلججا قد استوجب اثبات خطأ على عاتق الناقل مجاملة
حتى تتحقق مسؤوليته . لذا نجد من الضروري - لزاما علينا - تبيان
امثلة لهذا الخطأ الأمر الذي لا يكون الا من واقع ذلك القضاء بتطبيقه
الحال .

١١١ - ومن امثلة هذا الخطأ على عاتق الناقل مجاملة : ما قضى
به في فرنسا من اعتبار الناقل مرتكبا لخطأ يرتب مسؤوليته في حالة تبادته
السيارة ليلا مع عطل المصابيح (٢٢) أو حالة عدم وجود رخصة قيادة (٢٣)
أو سوء اخذ الملف طالما لا توجد به عيب خبيرة (٢٤) ،
وذلك فقد قضى (٢٥) في فرنسا باعتبار الناقل مجاملة مرتكبا

Cass. Civ. 12-1-1966 : Bull. Civ. (٢٠) انظر على سبيل المثال
1956-2-24, No. 41.

وحاء في الحكم « أن من يقوم بنقل شخص في سيارته على سبيل المجاملة لا يكون
مستوليا عن الضرر الذي يصحب هذا المسافر الا اذا ثبت على عاتق الناقل خطأ » وقررت
النقض إلغاء حكم استئناف باريس الصادر في ٢٨ ديسمبر ١٩٤٩ الذي قضى بشرى ذلك
ROUEN وحالة القضية الى محكمة

CASS. Civ. 9-4-1957 : Bull. Civ. : (٢١) انظر على سبيل المثال
1957-2-208, No. 314

قررت فيه النقض إلغاء حكم استئناف مدعوى عدم لثبوت خطأ محقق على عاتق الناقل
مجاملة وأن ما استند اليه قضاء الموضوع لانهو كونه مجرد افتراض .

Cour d'app. DE DIJON : 15-11-1923 : D. H. 1924, P. 153 (٢٢)
Cour d'app. DE ALGERIEN : 23-6-1926 : D.H. 1926, P. 454 (٢٣)

CASS. Civ. 9-2-1931 : Gaz. Pal. 1931-2-571

Trib. grand inst. MELUN. 21-3-1961, D. 1962, J.P. 16

لخطا يرتب المسؤولية في حالة قيامه بالسفر بسيارته ليلا بالرغم من معارضة المسافر الذي لجأ الى فتح الأبواب ليجبره على التوقف ثملقى بنفسه على الطريق مما لحق به اصابات شديدة ، وقررت مسؤولية السائق من الحادث لأن خطاه هو سبب الحادث .

ومن الامثلة على ذلك في نطاق القضاء المصري قضى (٢٦) باعتبار الناقل مجاملة مرتكباً لخطا في حالة قيادة السيارة « باهمال دون اتفاداً الاحتياطات » .

كذلك يعد مرتكب لخطا ، الناقل مجاملة الذي يقود السيارة في حالة سكر وقد قرر القضاء البلجيكي ، في نفس المضمار ، مسؤولية الناقل مجاملة على اساس المادة ١٣٨٢ لارتكبه خطا في حالة قيادته السيارة وبها عيب (٢٨) .

ومن الامثلة البارزة لخطا الناقل مجاملة،ماقرره القضاء البلجيكي(٢٩) ايضا من ترتيب مسؤولية الناقل مجاملة من خطئه المائل في امسك الناقل للفرامل بشدة وبصورة مفاجئة .

١١٢ - ولكن يثور التساؤل عما اذا كانت السرعة الفائقة تعتبر بمثابة خطا مرتباً لمسؤولية الناقل مجاملة أم لا ؟

اذا كنا نستطيع القول بداية وبصفة عامة انه لاشك من جانبنا في ذلك ، الا ان تساؤلا آخر يطرق الذهن تقوم الاجابة عنه بتفسيراً موضحاً وبحددا لهذا المصوم ، ويتصل بمهية تلك السرعة الفائقة المكونة لخطا النقل ومعيار ذلك ؟ .

ومن الامثلة البارزة على اعتبار السرعة الفائقة خطا بصفة عامة. ماقضى به في فرنسا (٣٠) بأنه يعتبر مرتكباً لخطا ذلك السائق الذي يعدو

(٢٦) محكمة القاهرة في ٢٩ نوفمبر ١٩٥١ ، مشر اليه فيما سبق .

Cour d'app, MIX : 15-8-1932 : B.L.J.1931-1932, P. 375. (٢٧)

Trib. Civ. BRUXELLES : 8-1-1941 : Rev. gén. ASS. Respons. 1941, No. 3541. (٢٨)

Trib. Civ. RUXELLES : 12-1-1932 : Rev. gén Ass. Respons. 1936, No. 2014. (٢٩)

Trib. Civ. DELA SEINE : 9-5-1955. D. 1955, P. 567. (٣٠)

بسرعة كبيرة مع علمه المسبق بالحالة السيئة لاطارات السيارة والسذى
أدى انفجارها الى وقوع الحادث .

وهو نفس ماضى به من جانب النقض الفرنسية (٣١) عندما اعتبرت
زيادة السرعة خطأ يرتب مسئولية الناقل وجاء في قضائها هذا « أن
تضام الموضوع قد قضى — بحق — بمسئولية الناقل عن الضرر الذى
أصاب المسافر الذى قام بنقله على سبيل المجاملة ، مادام الثابت أن
الحادث يرجع الى زيادة فى سرعة السيارة من جانب السائق » .

وقد أكدت النقض الفرنسية (٣٢) اعتبار زيادة السرعة بصفة عامة
مكونا لما استوجبته من واجب اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل بمجاملة
حتى تتحقق مسئوليته فعالت : « أن تضام الموضوع الذى قضى *énoncé*
بأن زيادة السرعة هي من الاسباب المؤدية *permanant*
للحادث الذى وقعت أثاته السيارة ، بعد انحرافها ، فى حفرة *fossé*
يكون قد برر تضامه بإلزام *condamner* السائق بتعويض الضرر
الذى أصاب المسافر بمجاملة » .

وقد قضى فى بلجيكا (٣٣) باعتبار زيادة السرعة خطأ من شأنه أن
يحقق مسئولية الناقل وفق المادتين ١٣٨٢ ، ١٢٨٣ مدنى وقضى حيثيات حكم
محكمة بروكسل المدنية لأول درجة مايدل على ذلك بيقين . فبعد أن قررت
المحكمة أن العلاقات بين الناقل والراكب بمجاملة تحكمها المادتين المذكورتين
ومن ثم قضت بمسئولية الأول على أساسها ، قالت فى نهاية حكمها
بترجيحاً لذلك « حيث أن السيد *Sieur PL* (الناقل)
كان يسير بسرعة تتراوح بين ٧٥ الى ٨٠ كم فى الساعة ، وأن سرعة

Cass. Civ. 8—12—1955 : Bull. Civ. 1955—1—346, No. 571 (٣١)

Cass. Civ. 3—11—1955 : Bull. Civ. 1955—2—300, No. 487
وفى نفس المعنى

Cass. Civ. 2—6—1955 : Bull. Civ. 1955—2—183 No. 297 وقارن :

حيث قالت أن تضام الموضوع قد قضى — بحق — برفض دعوى المرور ضد الناقل
بما دام قد ثبت لديه « أن سرعة السيارة لم تكن والمحة ولا يمكن أن يكون الحادث
راجعا الى زيادة السرعة ، ومن ثم فلم تتوارر العناصر المحددة لخطأ محقق على عاتق
الناقل أدى لوقوع الحادث » .

وأثبت عليه النقض حكم استئناف لبون الصادر فى ١٩٥٠/٢/١٢ .

CASS. Civ. 11—12—1956 : Bull. Civ. 1965—2—195, No. 147 (٣٢)

Trib. Civ. BRUXELLES : 11—4—1949 (٣٣) بحسب اليه فيها سبق :

مثل هذه تنطوي على خطورة عالية ، لأنه يقود سيارة خفيفة مما قد يعرضها للدوران حول نفسها Pivoter

١١٣ — وعندى ، فإنه ولئن ورد فيها سبق وعرضناه من قضاء اعتبار السرعة الفائقة خطأ يؤدي إلى تحقق مسؤولية الناقل مجاملة ، إلا أنه ليس هناك بد من وضع معيار ، نخصص به ذلك العموم توخيا للذقة التي تحتها الدراسة القانونية في هذا الصدد ، وذلك حتى نتجنب من تحديد ما إذا كانت السرعة التي يسير بها السائق تكون خطأ في جانب أم لا . ولا مناص ، كما نرى ، من اللجوء إلى ظروف الحادث توصلا إلى ما نريده .

وفي هذا المقام ذكرت محكمة القاهرة الابتدائية (٢٤) ما نعتقد فيه — بحق — أنه الصواب ، حيث قالت بأن سرعة السيارة قد تستنتج من ظروف الحال وبعض التجارب الفنية التي تكون تقريبية ومرشده للحقيقة ، وتقصد بالآخيرة تلك التجارب التي تجربها المحكمة بواسطة مهندس حيث أنها تجارب تقريبية تساعد المحكمة على الوصول لحقيقة السرعة أثناء ارتكاب الحادث . .

وفي نفس الاتجاه بصدد تحديد معيار لا يمكن إعتبار سرعة السيارة خطأ ، قالت الدائرة الجنائية بمحكمة النقض الفرنسية (٢٥) أن هناك ظروفا معينة تفرض على السائق أن يخفض سرعته ، ولكنه يستمر ، بالرغم من هذه الظروف ، في السير بسرعة فائقة .

وعلى نفس الوتيرة جرى قضاء الدائرة الجنائية بمحكمة النقض المصرية (٢٦) في قولها بأن سائق السيارة يتعين عليه وفق ما جرى عليه العرف وما نصت عليه لائحة السيارات ألا يقود السيارة بسرعة أو عليه العرف وما نصت عليه لائحة السيارات ألا يقود السيارة بسرعة أو بكيفية ينجم عنها وبحسب ظروف الأحوال « خطر على حياة الجمهور

(٢٤) محكمة القاهرة الابتدائية في ١٩٥٢/٢/١٣ — المحللة — العدد ٢٢ ، العدد السابع ص ٩٣٦ رقم ٦٤٥ . وأضافت أيضا أن سرعة السيارة يمكن أن تستنتج من هند الصدمة وجسمانية الإصابات الزاخرة .

CASS. Crim. 10—3—1953 : D. 1959, P. 647

(٢٥)

(٢٦) نقض جنسي معرى في ١٩٤٨/١٢/٦ المحللة — العدد السابع والثلاثين لسنة ٢٩ ص ٧١٧ رقم ٣٦٦ .

وترتبطا على ما تقدم فانه يمكننا القول ، بأن اعتبار زيادة السرعة خطأ انها هو امر يتم تقديره حسب ظروف الاحوال (٣٧) .

١١٤ - وما يجدر التويه عنه هنا ، على ما يبين من احكام القضاء ، ان ثمة تقسيما لهذه الظروف يتمين القيام به على النحو التالي :
فمن هذه الظروف ما يتعلق بحالة الطريق ، ومنها ما يتعلق بحالة الطقس ، ومنها ما يرجع أخيرا الى السائق نفسه وحالة السيارة .
ونفولى تفصيل ذلك .

١١٥ - أولا - الظروف التي تتعلق بحالة الطريق :

لقد انصحت محكمة استئناف أميان بعبارة واضحة الدلالة على تلك الظروف قائلة بأنه يعتبر مرتكب لخطأ ذلك السائق الذي يسير بسرعة كبيرة في طريق به مطبات . (٣٨)

وقضى في فرنسا أيضا بأن سير السيارة بسرعة كبيرة على طريق منزلق بفعل الأمطار (٣٩) أو طريق ضيق به منعطفات (٤٠) يعتبر خطأ في جانب السائق . كذلك قضى باعتباره مخطئا اذا عبر بسيارته منعطفا بسرعة كبيرة . (٤١)

ولم يكن الامر مختلف على صعيد القضاء البلجيكي . فقد قضى بأنه وإن كانت السرعة التي تسير بها السيارة (وهي سرعة ٧٥ كم

SCHIMDT : chron. J.C.L. Respons. Civ. 1973 Part. 3. P. 1 (٣٧)
No. 31ets.

"La vitesse pour n'être pas grande en soi, peut être excessive, étant donné les circonstances".

AMIENS : 4-4-1933 : Gaz. Pal 1933-2-143 (٣٨)

CASS. Civ. 13-1-1960 : Bull. Civ. 1960-2-22, No.35 (٣٩)
25-10-1962 : Joc. P. 1962-4 P.154

CASS. Civ. 8-6-1961 : Bull. Civ. 1961-2-309, No. 432 (٤٠)
11-12-1968 : Bull. Civ. 1968-2-218 No. 305

Trib. Civ. FONTENAY- LE - COMTE : 23-1-1957 : D. (٤١)
1957,, somm P. 11

فى الساعة) تعتبر سرعة كبيرة فانها لا تعتبر خطأ فى جانب السائق الذى يسير بسيارته على طريق عام فى حالة ممقازة والرؤية جيدة (٤٢)

١١٦ - ثانيا - الظروف التى تتعلق بحالة الطقس :

لعل من الأمثلة البارزة على ذلك ما قضت به محكمة النقض الفرنسية من أن السير بالسيارة فى حالة الضباب الذى يحجب الرؤية *brouillard* *enlevant toute visibilité* يعتبر خطأ . (٤٣)

ومن ذلك ، ما قضى به فى بلجيكا من أنه يعتبر مسئولاً على أساس الخطأ ، ذلك الناقل الذى يسير بسرعة كبيرة مع عليه بحالة الطريق المنزلق بفعل الأمطار وعلى الرغم من تعذر الرؤية . (٤٤)

١١٧ - ثالثاً - الظروف التى ترجع الى السائق نفسه أو حالة السيارة :

ونسوق على سبيل المثال فى هذا المضمار حكماً لمحكمة النقض الفرنسية قضت فيه بأن السير بسرعة كبيرة يعتبر خطأ فى جانب قائد السيارة الذى ليس لديه خبرة بالقيادة . (٤٥)

ومن الأمثلة الدالة على تلك الظروف المتعلقة بالسائق التى تكتسب من اعتبار السرعة التى يسير بها خطأ ، ما قضت به محكمة النقض الفرنسية من اعتبار السائق مرتكباً لخطأ اذا كان يسير بسرعة كبيرة ولم يحاول إيقاف السيارة بامسك الفرامل أو لم يخفض سرعته . (٤٦)

وفغلا مما تقدم ثمة يبين لنا من أحكام القضاء أن ثمة ظروف أخرى تساعدنا فى التوصل الى ما نبغيه مائل فى تسهيل الحكم باعتبار سرعة السيارة خطأ ، وهى ظروف متعلقة بحالة السيارة . ومن الأمثلة على ذلك فى نطاق القضاء المصرى ما قرره محكمة النقض المصرية فى

Trib. Corr. AUDENARDE : 27—4—1951 : Bull. ASS. 1951. (٤٢)
P. 433.

CASS. Civ. 14—12—1956: Bull. Civ. 1956—2—452, No. 695 (٤٣)
Trib. Civ. CHARLEROI : 2—6—1949 : Bull. ASS. 1949, (٤٤)
P. 2450 bs.

CASS. Civ. 8—4—1961 (٤٥) مثل له فى الصفحة السابقة .

CASS. Civ. 27—1—1960 : Bull. Civ. 1960—2—43, No. 68 (٤٦)

مجال حديثها عن مسئولية المتبوع عن فعل التابع ، من انه اذا كان مستأجر السيارة التي (وقعت منها الإصابة) هو الذي اختار سائقها وكان له عليه وقت حصول الحادث سلطة الأمر والنهي فانه يكون مسؤولا عن الحقوق المدنية التي تترتب على خطأ السائق بقيادته السيارة بسرعة وهي في حالة لا تصلح للعمل . (٤٧)

وقد تضمن حكم النقض الفرنسية في ١٩ مايو ١٩٥٦ ما يدل بوضوح على هذا المعنى . ان علم الناقل المجاني بالحالة السيئة لاطارات السيارة التي ادى انفجارها لوقوع الحادث واستخدامه السيارة وهو عالم بما ينطوي عليه استخدامها من مخاطر يحتم عليه اتخاذ احتياطات خاصة ، ومنها على وجه الخصوص السير بسرعة مخفضة ، ومن ثم فان الحادث الذي يقع في اثناء سيره بسرعة (٨٠ كم في الساعة) يجب ان يعتبر ناتجا عن خطئه . (٤٨)

١١٨ - فضلا عما اردنا تأكيذه فيما سبق ، فائنا نستطيع ان نكتشف فوق ذلك ثمة معايير أخرى بعضها فني وتساعد على الوصول لتحديد سرعة السيارة وما اذا كان يمكن اعتبارها خطأ ام لا ؟

فعلى اساس ان السرعة واقعة ، فان شهادة الشهود تعتبر وسيلة تساعد القاضي على ذلك . ولكن القضاء الفرنسي «لم يعلق أهمية كبرى على هذه الوسيلة وانما اعتمد على عوامل فنية أخرى » . (٤٩)

ومن ذلك طول اثر الفرامل ، حيث ايدت محكمة النقض الفرنسية حكم الاستئناف الذي قضى بعدم مسئولية الناقل مجاملة لعدم ثبوت خطأ في جانبه لأن السرعة التي كان يسير بها لا تكون هذا الخطأ . واستندت (الاستئناف) في ذلك الى عدم وجود اثر للفرامل . (٥٠)

وقضى بأن السرعة التي كانت تسير بها السيارة لا تعتبر خطأ على اساس طول اثر الفرامل الذي حددته المحكمة بخمسة متر مترا «حيث أن

(٤٧) الدائرة الجنائية لمحكمة النقض المرسية في ١٨ أكتوبر ١٩٤٩ مجموعة الخمس وعشرين عام ق رقم ٥٠ طعن رقم ٦٨٥ لسنة ١٩ ق .

CASS. Civ. 9-5-1956 : S. 1956, P. 110 (٤٨)

SCHMIDT : chron J. Cl. Respons. Civ. 1973, part, 3, P. 1 nn, 31 ets (٤٩)

CASS. Civ. 19-5-1958 : Bull. Civ. 1958-2-221, no 327. (٥٠)

طول اثر الفرميل يبلغ خمسة عشر مترا ، فانه يدل على أن (السائق) لم يكن يسير بسرعة فائقة ... » (٥١) . وتضى أيضا فى نفس المعنى بأن طول اثر الفرميل (الذى يبلغ ١٤,٨٠ مترا) ليس دليلا على السرعة الفائقة لسيارة نقل بهذه الحمولة الثقيلة (٥٠ طن) .

ويعد كل ما تقدم ذكره يتراعى بوضوح أن تحقق مسئولية الناقل مجاملة من خطأ ناتج من زيادة السرعة انما هو امر لا يمكن القول به الا بالنظر الى الظروف المحيطة بالحادث كما اوردها فى تصنيفنا السابق ، وكذلك على اساس شهادة الشهود وبعض العوامل الفنية مثل اثر الفرميل .

١١٩ - اما وقد كان الأمر كذلك ولا مراء فيه ، من الجديد القول فى النهاية بأن اعتبار السرعة خطأ محقق على عاتق السائق هو مسألة سببية تختلف بحسب الظروف (٥٢) ويتضح لنا من ذلك من استعراض بعض أحكام النقص الفرنسية الطاعمة فى الدلالة على ما نقوله .

فقد قضى (٥٤) من جانبها بما يلى : «حيث أن الحكم (الاستئناف) ، قد قضى بأن FARIMELLE (السائق) كان يسير بسرعة تزيد على مائة كم فى الساعة ، فإن هذه السرعة تعتبر خطأ نظرا لحالة السيارة والطريق الذى به منحنى ومائل بنسبة ٤ ٪ وحيث أن هذه الوقائع constatations توضح أن (السائق) قد ارتكب خطأ وأن هذا الخطأ هو سبب الحادث ، فإن بحكمة الاستئناف تكون قد اعطت اساس قانونيا لحكمها » .

واذا كان لهذا الحكم من دلالة نستطيع أن نحددها - ولا يختلف فيها عما سبق ذكره من أحكام بصدد السرعة الفائقة - فانها تكمن فى تأكيد اعتبار زيادة السرعة خطأ فى جانب السائق ، وذلك منظور اليها فى ظروف معينة تصلح معها اعتبارها كذلك . الا أنه قد تتأتى ظروف

Trib. Corr. BETHUNE : 10-2-1965 : Jrisp. auto : 1960, (٥١)
P. 286

Trib. PAIX BOURBOURG : 2-12-1958 : Juris. auto : (٥٢)
1959, P. 120

RENARD : op Cit. P. 130 "la vitesse excessive فى هذا المعنى est une notion relative"

CASS. Civ. 11-12-1968 : Bull. Civ. 1968-2-218, No. 305 (٥٣)

لاتصلح معها على العكس اعتبارها كذلك ، الامر الذى يؤكد ما سبق أن بحثنا عنه من نسبية في هذا الصدد .

وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية تلك النسبية بحكم لها في تاريخ ١٩ مايو ١٩٥٨ (٥٥) : « حيث أن محكمة الاستئناف قد اشجبت ، بعد قولها أن الركاب الثلاثة كانوا منقولين على سبيل المجاملة ، الى القول بأن الحادث قد وقع دون شهود وأنه لا اثر لاي فرامل أو لاي خدوش في اسيارة وأن السيارة كانت تسير بسرمة مائة كم في الساعة ، وأنها لاتكون بحسب الظروف ، خطأ في حد ذاتها ، وأن الطريق كان واسع ومعبّد *gourdonnée* ، وجاف وخالى من العوائق تماماً *entièrement carrossable* ، وبسبه مطبات خفيفة *légèrement bombée* وأن ال رية كانت جيدة ، واستنتج منه (الاستئناف) أن لايمكن تحديد سبب الحادث فان محكمة الاستئناف تستطيع أن تقضى بعدم ثبوت الخطأ ...

١٢٠ - خلاصة :

وتأسيسا على سلف بانه ، فائنا نستطيع القول بأن المبدأ في القضاء الفرنسى على وجه الخصوص فيما يتصل بمسئولية الناقل مجاملة كان يتمثل ، خلافا لبعض الاحكام ، في ضرورة قيسام الراكب المضروب باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل . وظل الامر كذلك منذ سنة ١٩٢٨ ، وخلال الخمسينات حتى أوائل الستينات ، ومن ثم فقد كان رفض (النقض الفرنسية) غالبا بالنسبة لاستخلاص قضاء الموضوع لخطأ الناقل مجاملة من ظروف الحادث ، مع وجود بعض احكام لها خلال تلك الحقبة ايدت فيها ، وأن كان بصورة نادرة ، هذا الوضع الاخير .

وتطابقا لمبدأ النقض المشار اليه ، قررت الاخره مسئولية الناقل مجاملة اذا ما ثبت على عاتقه الخطأ السابق ذكره والذي ضربنا له امثلة خلال دراستنا تلك الاحكام التى كان تركيزنا في عرضها واردا على كان تركيزنا في عرضها واردا على زيادة السرعة نظرا لكثرة رجوع الحوادث اليها ، لنصن في النهاية الى اعتبار زيادة السرعة خطأ في جانب الناقل وأن ذلك يعد مسألة نسبية مرهونة بظروف وقسمنا البرهان على ذلك

لما وقد بات كل ذلك منازعة فيه ، فائنا نتساءل عن درجة جسابة هذا الخطأ الامر الذى سوف نتعرض له فيما يلى :

المبحث الثاني

الخطأ الجسيم والنظر في النقل مجامله

١٢١ — تقسيم :

لقد كان هناك شبه اجماع في نطاق القضاء في فرنسا على تأييد موقف النقض هناك فيما يتصل بضرورة اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة حتى تترتب مسؤوليته من الحادث الذي وقع خلال هذا النقل والذي ترتب عليه اصابة الراكب معه ب تلك الصفة . الا أن ثمة تساؤلا نطرحه وينصب في المقام الاول وقط على معرفة حدود هذا التأييد من حيث اشتراط درجة معينة من الجسامة في هذا الخطأ أو عدمه ؟ خاصة وأن القضاء في بعض الدول الأخرى مثل بلجيكا قد اتبع في غالب احكامه نظرة النقض الفرنسية في اطلاقها دون تفرقة بين الخطأ الجسيم الذي يقتضي اثباته كشرط جوهري لتحقيق مسئوليته الناقل مجاملة ، والخطأ اليسير الذي لايعتبر كذلك .

ولئن كانت تفرقة مثل هذه بين الخطأ حسب درجة جسامة تعد رفضتها بحكمة النقض في مصر وفرنسا وبلجيكا في مناسبات عدة ، ومنها النقل مجاملة الا أننا نجد من الاوفق ، ازاء جنوح جانب من قضاء الموضوع في الدول المذكورة مدعما بتأييد بعض الفقه ، أن نعرض للإسـر بالتتميز في نطاق ما نحن بصدد ، بغية التوصل الى كيفية قياس تلك التفرقة على صعيد القضاء ، وما استندت اليه التفرقة تلك ، محل تأييد الفقه في جانب منه ، ثم نمقب فلك بتقدير لها :

اولا : ضرورة اثبات خطأ جسيم على عاتق الناقل مجاملة

١٢٢ — ان المنطق الذي بدأ منه هذا الاتجاه يتبلل على ماتمشد نـى نظرية شدرج الخطأ الى ثلاثة طوائف تبعا لدرجة جسامة ، تقسيما يبنى على ما اذا كان العقد د تم ابرامه لمصلحة الطرفين أو أحدهما (٥٦) .

ومحو هذه النظرية بإيجاز ، مقصور على النقطة التي تدرسها هو أن المدين في العقد للبرم لمصلحة الدائن لا يكون مسئولاً كما هو الأمر في الوديعة لصالح للودع إلا عن الخطأ الجسيم أو الغش .

وقد أراد للقضاء الفرنسي بدوره تطبيق هذه النظرية في نطاق المسؤولية عن الحوادث التي تقع في نقل الأشخاص مجامله ، على اعتبار أن المدين (الناقل) لا يكون مسئولاً في مولجه داتنه (الراكب المضرور) الذي تم النقل لمصلحته ، إلا عن الخطأ الجسيم (٥٧) .

ففي حكم بالحكمة استئناف اكس (٥٨) قضى فيه بضرورة اثبات خطأ جسيم على عاتق الناقل لمجامله كشرط جوهرى لتحقيق مسئوليته . وبعد أن استبعدت بالحكمة وجود عقد النقل قالت حيث أن DAL PAGAT (الناقل) قد قام بدموة للسيد ORENGO للركوب معه في سيارته على سبيل اللود من أجل القيام بنزهة ، ولم يثبت وجود عقد نقل بينهم ، فإنه يتبشى للقول بمسئولية الناقل عن نتائج الحادث ، لن يرتكب خطأ جسيماً » .

وفي هذا قالت أيضا محكمة بلون . أن هناك عقد مجانيا بين ممالك السيارة وبين من أخذ مكانه بها على سبيل المجامله بهدف النزهة ، وأن الأول لا يكون مسئولاً في حالة وقوع حافط إلا عن الخطأ الجسيم مثل السرعة الزائدة ، وقد أقيمت قضائتها هنا على أساس أن هناك سبباً مؤداة أن مجانية الالتزام تستوجب التخفيف في تقدير الترمويض .

وقد أوضحنا ذلك محكمة استئناف ديجون ، بقولها أنه إذا كان

(٥٧) انظر أكلة للخطأ الجسيم في النقل مجاملة مستخرصة من أحكام القضاء : HULOT : thèse, op Cit. 1943, P. 134 .

زيادة السرعة لئلا ، وفي الأماكن المزدحمة ، أو الطرق المتزمنة ، كذلك عدم كفاية الأضواء ، وسر المساق .

RUTSEART : op Cit. P. 225 انظر في هذه الأمثلة أيضا .

Cour d'app. D. AIX : 10-6-1915 : Rec. Pér. ASS. 1962 (٥٨) P. 226

Trib. Civ. BAYONNE : 6-5-1913 (٥٩) مختار اليه مما سبق

Cour d'app. DIJON : 9-10-1928 (٦٠) مختار اليه من قبل

وانظر في اخترايط الخطأ الجسيم أيضا Trib. Civ. AVIGNON : 22-10-1924 : D. H. 1924, P. 710

Cour d'app. PAU : 5-6-1925 : D. H. 1925, P. 617 Trib. Civ.

MACON : 12-7-1928 : Gaz. Pal. 1928-2-526 Trib. Civ.

MEAUX : 12-5-1930 : J. ASS. 1930, P. 576.

الناقل مجاملة يلتزم أصلا عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ التزامه ،
فإن مسؤوليته يجب أن تقدر بصورة أخف نظرا لمجانيه الخدمة المؤداة ،
وعلى ذلك فإن من يقوم بنقل شخص من الغير على سبيل المجاملة
لا يكون مسئولا إلا عن الأخطاء التي لا يواجهها الراكب عادة والتي لم
يقبلها مقدما .

وعلى نفس الوتيرة جاءت بعض أحكام القضاء البلجيكي التي
اشتدلت الخطأ الجسيم لتحقيق مسؤولية الناقل مجاملة .

وقضى (١١) بأن الناقل مجاملة لا يسأل إلا من خطئه الجسيم .

وعلى نفس النظرة كانت أحكام القضاء المصري (١٢) التي استوجبت
اثبات خطأ جسيم على عاتق الناقل مجاملة حتى يتمكن الراكب المخروء
من الحصول على شعوبس .

وقد لاقى القضاء السابق تأييد الفقه في جانب منه ، وعلى الأخص
الاستاذ البان في فرنسا ، الذي دافع بشده عن عدم تطبيق الما
١/١٣٨٤ (مقابلة للمادة ١٧٨ مدني) في النقل مجاملة وخضوع
الناقل فيه للمسؤولية على أساس اثبات الخطأ وفق أحكام المادتين ١٢٨٢ ،
١٣٨٣ مدني فرنسي (مقابلة للمادة ١٦٣ مدني مصري) . ولكن
نجد من ناحية أخرى في الاتجاه القائل بازدواج الخطأ حيث يقول :
« ان الناقل لا يكون مسئولا — خلافا لما هو مقرر في القاعده التقليديه
التي ترتب المسؤولية مهما كان خطأ يسيرا — إلا عن خطئه الجسيم »
وذلك على اعتبار أن مسؤولية من يؤدي خدمه بالمجان لابد وان تكون
مخففة » . ويقع على عاتق قاضي الموضوع تقدير مدى جسامه خطأ
الناقل حتى تقوم مسؤوليته « (١٣) .

*Trib. Civ. COURTRAI :17-5-1927

(١١) مشار اليه من قبل

*Cour l'app. Mix. 13-11-1930 : B.L.J. 1930-1931, part. 2, p. 22 (١٢)

*Trib. CAIRE. 1-12-1937 : B.L.J. 1937-1938, Part. 2, p. 72

VIE" De la responsabilité du transporteur bénévole". thèse (١٣)
MONTPELLIER, 1929, p. 338-339

ولكن ذلك ثمر كلف في ساره للتخفيف عن الناقل مجاملة ويترج أن يشمله التخفيف
أشفا عند تقدير الضرر ويقول : ان التعويض لا يقبل أى تحديد في التفسير
كما يفرض في انعطافه . وليس قاضي الموضوع يقرر التعويض في على أساس مجموعة من
الاعتبارات الموضوعية في هذا لرقابة بحكمه النفس (وان سلطته في تقدير التعويض مطلقة
وقد اقرت هذه الممارسات في الدين :

(١) علاقة المجاملة الاجتماعية من الطرفين . (هـ) مجاملة لخدمة المؤداة ..
انظر رسائله . P. 340

ولم يعدم هذا الرأي من يؤيده ، فقد كان الاستناد نوابه (١٤) اتوى اتمار الاتجاه القائل بحصر مسئوليته النقل مجامله في نطاق الخطا الجسيم ، وقد عبر عن ذلك بقوله « ان الخطا الجسيم يعتبر القاعدة في المجتمع المتحضر ... وانه قد أصبح القاعدة العامة في المسئولية » . ومن المعقول ان نتوقف قليلا ، وقبل التعرض لتقييم هذا الاتجاه استكمالاً لبُحث المسألة ، عند تحديد ماهيته الاسس (١٥) التي استند اليها في نفيته المذكورة .

ثانياً - أسس التفرقة بين الخطا الجسيم واليسير في النقل مجاملة :

١٢٣ - يمكننا إيجاز هذه الاسس في اثنين هما :

الأول : فكرة قبول المخاطر ،

الثاني : ويكمن في مجانية الخدمة المؤداة .

وستتولى تفصيل ذلك فيما يلي :

١٢٤ - فكرة قبول المخاطر (١٦) :

ومبنى هذه النظرية - كما سنعرض لها بالتفصيل فيما بعد - يتمثل في أن الراكب مجاملة بطلبه أو قبوله اخذ مكان في سياره الناقل ، فانه يكون بذلك قد قبل مخاطر نقله .

وبناء على ذلك ، قضى في فرنسا بأن الراكب مجامله قد قبل المخاطر التي تنطوي عليها وسيلة النقل وكذا مخاطر الطريق العادية ، ولا يكون الناقل مسؤولا الا من خطئه الجسيم (١٧) .

وقد اكدت ذلك محكمة استئناف ديجون بقولها انه اذا كان الراكب مجاملة قد قبل المخاطر المعتادة للسيارة ، فان الناقل لا يكون ملتزما الا من الاخطاء والاممال التي لا تواجه الراكب عاده ولم يكن تد قبلها (١٨) .

VOISINE : thèse, op Cit. 1934, p. 125 (١٦)

VOISINET : thèse, op. Cit. 1934, p. 118 (١٥) انظر في هذه الاسس :

(١٦) انظر فيما بعد ، القسم الثاني ، واستخدام القضاء الفرنسي لها .

Trib. Civ. DE THIERS : 15-1-1925 : Rec. Pér. ASS. 1925, (١٧) p. 425

Cour d'app. DE DIJON : 30-6-1929, p. 483 (١٨)

ول نفس المعنى بحصر مسئوليته النقل مجاملة في الخطا الجسيم :

Trib. Civ. DE LYON : 11-12-1925 : Rec. Pér. ASS. 1926, p. 52

Cour d'app. DE LYON : 19-12-1926 : Rec. Pér. ASS. 1926, p. 51

وفي بلجيكا ، قضى أيضا بضرورة اثبات خطأ جسيم حتى تتحقق مسؤولية الناقل مجاملة . وقد كان سند هذا القضاء ماثل في أن هذا الراكب قد قبل ضمنيا تحمل المخاطر العادية للسيارات وكذلك المخاطر العادية للطريق (٦٩) .

أما من موقف القضاء المصري بخصوص نكره قبول المحاطر كأساس لاشتراط الخطأ الجسيم للناقل مجاملة ، فإنه غير حاسم ، فقد قضى بأنه لما كان الراكب المضرور قد نقل مجانا فإن القول بأن الناقل لا يسأل إلا عن الخطأ اليسير لا ينطبق في هذه القضية على فرض صحته à Supposer qu'elle soit une exactitude لأن الخطأ المنسوب إلى الناقل خطأ جسيم (٧٠) .

١٢٥ - مجانية الخدمة المؤداة :

وتكفي تملة التخفيف بموجب هذا الأساس في أن الناقل بالمجان يكون مسئولا في حالة وقوع حادث وفق المادة ١٣٨٢ مدني فرنسي مقابلة للمادة ١٦٣ مدني مصري ، ونظرا لطبيعة الخدمة المؤداة وطبيعة العلاقة بين الطرفين ، تبقى مسؤولية الناقل ذات طابع خاص ، لا يكون مسئولا إلا عن الخطأ الجسيم (٧١) .

وعلى الأساس نفسه ، فقد انبرى الأستاذ أسهان للدفاع عن حصر مسؤولية الناقل مجاملة في نطاق الخطأ الجسيم . وقال : « أن فكرة الاعتراف بالجيبيل reconnaissance ليست المبرر الوحيد لتعديل حقوق الدائن les prétentions du créancier وإنما توجد أيضا ضرورة التوازن بين المائدة bénéfice والمعبء charge وهي فكرة موجودة في نطاق العقود الملزمة لجانبين وتؤدي في حالة الالتزام مجاملة إلى تخفيف المسؤولية (٧٢) .

Trib.Civ. COURTRAI : 17-6-1927

(٦٩) مشار إليه من قبل .

Cour d'app. MIX. 1516-1932

(٧٠) مشار إليه من قبل

VIE : thèse, op. Cit. 1929, p. 338

(٧١)

ESMEIN : note S. 1926-1-249, notamment p. 250

(٧٢)

ومن أنصر ذلك على أساس مجاملة النقل :
ROGER, note, D. p. 1935-1-38

ثالثا — تقييم التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير :

١٢٦ — وفي ضوء ما هو مقرر في نظر الاتجاه القائل بحصر مسؤولية الناقل مجاملة في نطاق الخطأ الجسيم ، والذي يختلف معهم فيه ، يمكننا القول ، انه ولئن سافت هذه التفرقة عندهم لما مر ذكره ، فهي غير سائفة لدينا ، ومن ثم فإن هذا الاتجاه ، وقد لاقى معارضة عنيفة ، فما ذلك الا لتصور فكرة الذي استند الى امكار كانت دائمة وأبدا محلا لنقد الفقه والقضاء . ليس هذا المقط ، بل ان ينطوى عليه من مناقضة صريحة في نصوص القانون وما هو مستقر عليه قضاء ، انما يعد مدماة قوية لحضه .

ونجتزئ هنا بما وجه بصفة عامة من نقد لنظام المسؤولية الخطئية في هذا المجال ، ما هو متعلق بمقط بالتفرقة محل النقد . ونوجزه فيما يلي :

١ — ان هذا الاتجاه يتعارض مع نصوص القانون المدني المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية عن الخطأ في كل من القانون المدني المصري والفرنسي ، فقد نصت المادة ١٦٣ مدني مصر على ان : « كل خطأ سبب ضرر للغير . . . » كما نصت المادة ١٣٨٢ مدني فرنسي على ان « كل فعل لانسان . . . » مما يدل بما لا يدع مجالا للشك على ان تفرقة مثل هذه لم تتضمنها النصوص ، ومن ثم ، يبدو واضحا ان نتائج هذه التفرقة على النصوص ، حيث تضيف امورا لا تتضمنها .

٢ — ان تفرقة مثل هذه — قائمة على قبول المخاطر — لا يمكن ان تحظى بالقبول فيما ذهبت اليه من اعفاء للناقل من الخطأ اليسير لان قبول الراكب للمخاطر لا اثر له على مسؤولية الناقل الا اذا كان يكون خطأ الامر الذي يثير الشكوك في عدالة هذه التفرقة (٧٢) .

٣ — ان التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير في خصوص مسؤولية الناقل مجاملة ، انما تتعارض — حسبما تؤدي اليه من اعفاء عن الخطأ

(٧٢) انظر فيما بعد التكيف الصحيح لقبول المخاطر .

اليسير مع تعلق قواعد المسؤولية التقصيرية بالنظام العام (٧٤) .

١٢٧ - أما في نطاق القضاء ، فلعل التوفيق كان حليف محكمة استئناف « كان » (٧٥) في التعبير عما نود التوصل اليه متعلقا برفض تلك التفرقة وجاء في حيثيات رفضها « انه من المتعين رفض الادعاء الغائبان LANGLE (الناقل) الذي أدى خدمة مجانية للمدعو DUPANT (الراكب المضرور) لا يكون ، بسبب هذه الظروف ، مسئولاً الا عن خطئه الجسيم ، وأن التمييز بين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير تفرقة غريبة عن نظرية الالتزامات ... » ان كل خطأ مهما كان يسيراً يترتب المسؤولية المنصوص عليها في المادة ١٣٨٢ مئى » ، وقضت استئناف (٧٦) باريس بمسؤولية الناقل عن خطئه اليسير في مواجهة الراكب بالمجان .

(٧٤) انظر في نقد هذه الفقرة في النقل بغير أجر : مصطفى مرمي ، المسؤولية المدنية ١٩٢٥ - ١٩٣٦ ص ١٦ وما بعدها . قضيت أبو ميثم - المسائل ١٩١٢ رقم ٤١٤ ص ١٢٧ .

CORRESSI : thèse, op. Cit. 1928, p. 95

GENY .note, S. 1928-1-353, notamment p. 356

TAUZIN : thèse, op. Cit. 1929, p. 142.

IMBERCO : op. Cit. p. 157

BARAUD : thèse, op. Cit. 1933, p. 107

HULOT : thèse, op. Cit. 1934, p. 132

HARDOIN : "Le transport bénévole". ann. dr. Scienc. Soc. 1935, p. 80-81

THENARD : chron, op. Cit. Rev. civit. 1939, p. 199 .

TAUPIAC : thèse, op. Cot. 1944, p. 134

RIEDMATTE : op. Cit. p. 2 6

ESMEIN : Cours doct. 1949-1950, p. 125

MAZEAUD : (H.) : Cours doct. 1952-1953, p. 279

Cour d'app. DE CAEN 26-11-1924 : D.P.1926, p. 126 (٧٥)

Cour d'app. DE PARIS : 12-4-1926 : Rec. Pér. ASS. 1926, (٧٦) p. 14

وفي نفس المعنى بمحدد كتابه الخطأ اليسير :

Cour d'app. LYON : 24-3-1923 : Rec. Per. ASS. 1923, p. 299

Cour d'app. NIMES : 14-12-1925 : Rec Pér. ASS. 1925, p. 433

Cour d'app. PAU : 31-1-1929 : D. H.1929 : p. 195

وفي تقديرنا ، فانه يمكن القول — ومجال التخفيف بصدد تقدير مسؤولية مؤدى الخدمة بالجان يجد أصله في المسؤولية العقيدية — بان هناك تناقضا في أحكام القضاء التي قصرت مسؤولية الناقل المجانى على الخطأ الجسيم مع انكارها فكرة العقد .

أما بالنسبة لموقف النقض الفرنسية من هذه المسألة ، فقد نزل بكتنته الفهوض وعدم الوضوح ، حتى مع صدور حكمها الشهير سنة ١٩٢٧ ، الذى حمل فى طياته دلالة ضمنية — حيث لم تواجه المحكمة الأمر فى حكمها — على رفض التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير فيما يتصل بمسؤولية الناقل مجاملة . وان كانت قد أكدت فى أحكام لاحقة للحكم السابق رفض مثل هذه التفرقة ، فقد أصدرت حكما لى يناير ١٩٥٧ ، قررت بهتفضاه كناية الخطأ اليسير لترتيب مسؤولية الناقل مجاملة .

على حكمها بتاريخ ٢٧ مارس ١٩٢٨ ، لم تجد النقض فى الواقع نفسها ملزمة بحسم المسألة المتعلقة بالخطأ الجسيم واليسير فى النقل مجاملة ، حيث قررت تطبيق المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ ، مما يفهم منه ان أى خطأ مهما كان يسير يكفى لتحقيق مسؤولية الناقل . ذلك ان حكم الاستئناف حصل الطعن — وكان قد اشترط الخطأ الجسيم لتحقيق مسؤولية الناقل مجاملة — كان قد أثبت أيضا ، وأيدته النقض فى هذه النقطة ، انه لم يثبت أى خطأ جسيما كان أو يسير على عاتق الناقل مجاملة ، ومن ثم ، كان يرفضها لدعوى التعويض . وأمام تأييد النقض للاستئناف فيها ذهب اليه من عدم ثبوت أى خطأ ، فان محكمة النقض ، ولم تجد نفسها ملزمة بالرد على المسائل بخصوص التفرقة بين الخطأ حسب درجة جسامته ، واكتفت بالقول باستبعاد المسؤولية عن الإثسياء والقضاء بتطبيق قواعد المسؤولية الخطئية . وعلى اية حال فقد رفضت تلك التفرقة فى أحكام لاحقة (٧٧) .

(٧٧) انظر من هذه الأحكام : CASS. Civ. 24-7-1930 : Rev. gén. ASS. terr. 1143-21-3-1933 : Gaz. Pal. 1933-2-14.

ومن الأحكام التى قالت بكفاية الخطأ اليسير :

CASS. REQ : 9-2-1931 : Gaz. Pal. 1931-1-579-22-II-1932 : Gaz. Pal. 1932-1-236

CASS. Civ. 18-7-1934 : D. P. 1933-1-38

٢

وقد وضع ذلك في حكمها بتاريخ ٢٣ يناير ١٩٥٧ (٧٨) الذي قالت فيه أن الخطأ اليسير يكفي لتحقيق مسؤولية الناقل مجاملة ، ورفضت حكم الاستئناف الذي قضى بغير ذلك .

واستقر القضاء في فرنسا على هذا الوضع حتى حكم الدائرة المشتركة في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، الذي قررت بمقتضاه محكمة النقض، الدرسية تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة ، وتكون باتجاهها الأخير قد قضت على إحدى المشاكل المتفرعة عن تطبيق نظام المسؤولية الخطئية في النقل مجاملة ، وهو اتجاه محمود ولاشك في نظرنا .

وفي نطاق المسؤولية الخطئية للناقل مجاملة رفض القضاء البلجيكي لهذه التفرقة محل النقد ، وقضى (٧٩) بأن الناقل مجاملة يكون مسئولاً عن خطئه الذي أدى إلى إصابة الراكب مهما كان يسيراً ، لأن حصر مسؤولية الأول في نطاق الخطأ الجسيم يعد انتهاكاً لقاعدة تتعلق بالنظام العام مؤداها عدم إمكان النزول مقدماً — صراحة أو ضمناً — عن الحق في تعويض الضرر الناشئ عن خطأ جنائي مهما كان الخطأ يسيراً . وفي نطاق القضاء المصري (٨٠) ، فقد رفضت محكمة النقض مثل هذه التفرقة وقالت إن التعويض هو في مقابل الضرر الذي يلحق المضرور من الفعل الضار ، ولا يصح أن يتأثر بدرجة خطأ المسئول عنه أو درجة غناه ، وبالتالي فإن ادخال المحكمة جسيمة الخطأ أو يسار المسئول عنه من العناصر التي راعتها في التقدير يجعل حكمها معيباً متعيناً نقضه .

الخلاصة :

١٢٨ — أضح لنا مما تقدم ، كيف أن القضاء محل الدراسة ، وقد استلزم — وقد شايعه الفقه في جانب منه — أثبات خطأ محقق

CASS. CIV. 23-1-1957 : J.C.P. 1957- 2 9839 note H. L. (٧٨)
MZEAUD

Trib. correc. HUY : 11-12-1937 : PASC belge : 1938-3-125 (٧٩)
V. aussi : Trib. Civ. LIEGE : 31-10-1931 : Rev. gén. ASS. Respons. 1936, n° 2015-app. DE BRUXELLES : 4-5-1932 : Rev. gén. ASS. Respons. 1936, n° 2013-GAND : 19-5-1937 : PASC. belge : 1938-2-62

(٨٠) نقض جنائلي ، ٢٠ ديسمبر ١٩٤٨ ، المصاحبة ، العدد السابع والثامن ، السنة ٢٩ ، ص ٤٨٢ ، حكم رقم ٢٨٥ .

على عائق الناقل مجاملة حتى تحقق مسئوليته دون ما تفرقة بين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير .

الا ان هذا القضاء قد اتجه في بعض احكامه ، بغية تسهيل مهمة المضرور في الالبات ، الى اعطائه وسيلة تمكنه من ذلك لضمان حصوله على تعويض بقدر الامكان ، وقد كان لهذا القضاء ما اراد باجازته وبصفة خاصة في فرنسا ، الالبات غير المباشر للخطأ ، الامر الذي وصل في النهاية الى افتراض خطأ الناقل في الواقع في نطاق ما نسميه بنظام الخطأ الواقعي .

وستتناول بحث كل ذلك في المبحث القادم في نطاق بحثنا لوسائل اثبات الخطأ .

المبحث الثالث

وسائل اثبات خطأ الناقل مجاملة

١٢٩ - تمهيد وتقسيم :

.. ذكرنا ان القاعدة في القضاء الفرنسي كانت اخضاع الناقل مجاملة
دون الناقل في النقل الذي يتم لمصلحته - لقواعد المسؤولية الخطئية.
وبات على المضرور أن يقوم باثبات خطأ على عاتق الناقل مجاملة .

ولعل ممكن الخطورة في ذلك ، مائل فيما يؤدي اليه من نتائج
خطيرة بالنسبة للمضرور الذي يتعرض لفقدان حقه في التعويض كلما
او جزئيا .

ذلك انه من المتعذر ان لم يكن مستحيلا أن ينجح المضرور في اثبات
هذا الخطأ ، خاصة اذا كان الحادث قد وقع دون شهود . كذلك اذا
خوف المضرور في الحادث مباشرة . ليس هذا فقط ، بل ان الامر يتعلق
بورثته ايضا ، اذ لا شبهة في عدم تمكنهم من اثبات أى خطأ في جانب
الناقل . وفي كل هذه الحالات ، لن يحصل المضرور او ورثته على
تعويض (٨١) .

ويتفرع عن ذلك ، وهذا جانب ثان من الخطورة ، ان المضرور قد
يتعرض ايضا لفقدان حقه في التعويض جزئيا اذا ظل سبب الحادث
مجهولا ، خاصة اذا كان الحادث يرجع الى تصادم بين السيارة حتى
يستقلها الراكب مع سيارة أخرى (٨٢) . اذ ينتج عن ذلك كما سنرى أن
الراكب مجاملة في أحداها ليس أمامه ، اذا لم يتمكن من اثبات خطأ
ناقلة أو اذا ما ظلت اسباب الحادث مجهولة غير معروفة ، الا الرجوع
على حارس السيارة الأخرى بموجب المسؤولية عن الحراسة ، حيث
لا يلتزم والفرض عدم ثبوت خطئه ، الا بتعويض يقابل نصف ما أصاب
الراكب في السيارة الأخرى من ضرر ، على أساس أن الأخير لا يملك
والحالة هذه - ظروف الحادث مجهولة ولم يثبت خطأ على أى من

(٨١) انظر في اسباب مجاملة، JOSSERAND : Cours ér. Civ. 1933, P. 215, n° 415 et p. 264, n. 488

(٨٢) انظر فيما بعد ، تصادم السيارات والنقل مجاملة .

الحارسين — أى دعوى ضد ناقله الذى لا يمكن الرجوع عليه من جانب حارس السيارة الأخرى بنصف ما دفع اذا قضى بالزام الأخير بتعويض كامل للمضروب ، وقد كان ذلك ما توصلت اليه النقض الفرنسية في حكم ٩ مارس ١٩٦٢ (٨٢) بصدد حق الراكب المضروب في حادث ناتج عن تصادم وقع في الظروف السابقة ، والذى عدلت عنه اثر ما لاقاه من مقاومة عنيفة من جانب قضاء الاستئناف ، وكان عدولها بحكم الدائرة

في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، (٨٤) ، الذى اجازت به تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة مما ترتب عليه ايجاد حل جذري لكل ما ترتب على نظام المسؤولية الخطئية من عيوب ومنها مسألة تصادم السيارات في النقل مجاملة التى ستكون محلا لدراستنا فيما بعد .

أما وقد كان الأمر كذلك ، فقد تدخلت محكمة النقض ، وقد تنهت الى خطورة الوضع الذى يتواجد المضروب حياله ، لتقدم مساعدتها له لضمان حقه في التعويض بقدر الامكان . وكانت المساعدة للمضروب على صعيد اثبات الخطأ وتسهيل مهمته في القيام به .

وقد تجلّى ذلك في قضاء محكمة النقض الفرنسية التى اتجهت ، بعد اصرار على اثبات الخطأ المحقق ، الى استخلاص الخطأ من ظروف الحادث ، متبعة في ذلك عدة سبل ، ولم يقف الأمر بها عند هذا الحد ، بل انها ذهبت في تخليها عن حماية مصلحة الناقل الى القول بضرورة الاستنتاج الحتمى للخطأ من ظروف الحادث ، ومن ثم كان قولها — حماية للمضروب — بفقد السيطرة الذى اعتبرته خطأ في حد ذاته ، الأمر الذى سيكون محلا لدراستنا تحت عنوان الخطأ الواقعى . وتتناول أولا الإنبات غير المباشر لخطأ الناقل مجاملة ، ثم فكرة الخطأ الواقعى في مطلبين :

المطلب الأول

الاثبات غير المباشر لخطا الناقل مجاملة

١٣٠ - تقسيم :

في سبيل اثبات الخطأ بصورة غير مباشرة ، اتجه القضاء الفرنسي الى حصر وتعداد الأسباب التي يمكن أن تؤدي الى وقوع الحادث وذلك على أساس الافتراضات ، ليصل من طريق ذلك الى ترتيب مسئولية الناقل على أساس المادة ١٣٨٢ . واتجه كذلك الى استبعاد اسباب الاعفاء كوسيلة أخرى توصلنا الى الهدف المذكور .

وقد لجأ القضاء ايضا الى استخلاص الخطأ مما يحيط بالسائق من ظروف مشجعة هي في صالحه . ونتولى توضيح كل ذلك .

١ - حصر الأسباب الممكنة للحادث ، واستبعاد أسباب الاعفاء :

١٤١ - (١) حصر الأسباب الممكنة للحادث : (٨٥)

لقد لجأت المحاكم في ذلك الى الافتراضات ، وقالت بأن وقوع الحادث يدل على فقد السائق لسيطرته على سيارته ، وأنه من المهم في المقام الأول تحديد سبب فقد السيطرة هذا ، الذي يرجع بالضرورة اما الى زيادة السرعة ، أو خطأ في السلوك *faute de conduite* أو عيوب في مجالات السيارة ، ومن ثم تترتب مسئولية الناقل في كل حالة على أساس المادة ١٣٨٢ ، لأن السائق يجب أن ينظم سرعته حسب حالة اطارات السيارة . (٨٦)

وقد أوضحت النقض الفرنسية هذا الاتجاه بحكم صدر بتاريخ ٢٠ أكتوبر ١٩٦١ وجاء فيه : « حيث أن الحكم (الاستئناف) قد قضى بأن الحادث لا يرجع الى سوء حالة الطريق ولا الى مقبة اعترضت طريق السيارة ولا يرجع الى عجز عضوي *défaillance physique* اعترى المدعو LAURENT (الناقل) ، ولكنه يرجع الى فقد السيطرة .

(٨٥) انظر : RODELIAS : thèse, op. Cit. 1960, p. 114

(٨٦) انظر من هذه الاحكام : POITIERS : 30-11-1954 : Rev. tr. Civ. :

1957, p. 340

على السيارة . فان ذلك يؤدي الى امكان استنتاج وجود خطأ في جانب هذا الناقل له علاقة سببية بالخرر الذي وقع « (٨٧) .

١٢٢ - (ب) استبعاد اسباب الاعفاء :

وجريا على هذا السبيل استخلصت المحكمة العليا الفرنسية خطأ السائق من عدم ثبوت اسباب الاعفاء ، وفي هذا تقول دائرة المرائض بها (٨٨) « ان الناقل مجاملة يكون مسئولا — بحق — عن الحادث الذي يقع لاشخاص كانوا ركابا على سبيل المجاملة في سيارته . عندما يقرر القاضي ، مستبعدا القوة القاهرة والحادث المفاجيء وتلف الآلة ، ان الحادث لايمكن ان يرجع الا الى الإهمال négligence او عدم اليقظة inattention في قيادة direction السيارة التي أساء سائقها اخذ ملف رغم سهولته pourtant facile mal pris un virage وواجه ليصدم بشجرة » .

« فان محكمة الاستئناف تستطيع ان تستخلص خطأ السائق ، وتكون بذلك قد بررت حكمها دون خرق للنصوص المذكورة » .

وينضج من الحكم السابق انه لم يبق — باستبعاد اسباب الاعفاء — الا خطأ الناقل حيث ربت المحكمة مسؤوليته على اساسه .

٣ - اثبات خطأ الناقل بالاثبات ان الظروف المحيطة به في صالحه :

١٣٣ - لقد اجاز القضاء في بعض احكامه القول بأن نقد السيطرة في ظروف مشجعة يؤدي الى امكان استخلاص خطأ الناقل .

CASS. Civ. 20-10-1961 : BULL. Civ. 1961-2-477 n° 684 (٨٧)

رغمعت فيه المجلس اوجهه الى حكم استئناف نيم الصادر في ١٩٥٧/١١/١٦ في قضية تدور وقعتها حول ان سارة بها السيدة BASTIDE راكبة على سبيل المجاملة : قد انحرف من الطريق فجأة في دوران ، ثم معلت و LAURENT يودعها الدمو ورادى منخفض ravin وأسيت الراكية التي قامت برمح دعوى بالتعويض ضد السائق وشركة النابى .

CASS. Req 9-2-1931 (٨٨) محال اليه ، ن قبل :

Cour d'app. BRUXELLES : 31-3-1926 : مكس ذلك في بلجيكا :

Rev. gén. ASS. Respons. 1927, n° 130

حيث قضى بأنه خطأ لا يثبت خطأ على ملق سائق السيارة الذي اضير من جراء الانفجار الامتلر الذي اسى الى وقوع السيارة في حفرة ، فان الحادث يجب ان ينسب الى القوة القاهرة .

نفى حكم للنقض الفرنسية بتاريخ ١٨ أبريل ١٩٥٦ (٨٩) قالت فيه أن محكمة الاستئناف تستطيع ، دون أن تستند في ذلك على مجرد افتراضات ، أن تستنتج وجود رمونة *maladresse* مكونة لخطأ من كون. ان الطريق ، حيث مكان الحادث ، واسع وفي حالة جيدة ، وخاليا من. العوائق . واستندت في ذلك الى انه لما كان الناقل يسير في ظروف مشجعة *conditions favorables* مانه يتعين عليه ان يظل مسيطرا على قيادة سيارته ، فاذا انحرفت نحو حفرة لتقع فيها ، فانه يكون قد ارتكب خطأ .

والواقع ان محكمة النقض الفرنسية لم تكن تقرر ذلك لأول مرة ، فقد سبق ان قضت في نفس الاتجاه بحكم ٥ مارس ١٩٤٢ (٩٠) .

ومصدر هذا الحكم بمناسبة قضية أصيب راكب على سبيل المجاملة من جراء حادث وقع للسيارة لتقضي محكمة استئناف *AGEN* ، بعد قبولها. دعوى الضرور بالتعويض على أساس المسادة ١٣٨٢ مدني فرنسي ، بمسئولية الناقل من نتائج هذا الحادث . ومرضت القضية على محكمة النقض (دائرة المرائض) على اثر طعن بالنقض كان مبناه ان محكمة الاستئناف بتقريرها ذلك ، بحجة ان السائق لم يثبت ان انحراف السيارة يرجع الى سبب لا يدل له فيه مما يستنتج معه ارتكابه لخطأ يؤدي الى ترتيب مسؤوليته ، تكون قد أوجدت قرينة مسئولية في النقل المجاني ، ومن ثم فان الحكم يتضمن مصادره على المطلوب *Pétition de principe*

الا ان محكمة النقض قد رفضت مثل هذا الطعن مؤيده حكم الاستئناف. فيما قضى به متملعا بمسئولية الناقل مجاملة وجاء في حيثيات حكمها ما يلي :

« حيث ان السيارة قد انحرفت واصطدمت بالرصيف الايمن وان الطريق صحراوي *déserte* ، خاليا تماما من اى عقبة ، وليس به. مطبات وجاف غير منزلق ... وان *BELIN* (الناقل) كان يسير بسرعة فائقة ، وحتى اذا كان يسير بسرعة ٥٠ كم في الساعة على حد ادعائه ، فانها تعتبر سرعة كبيرة حيث لم يتمكن من تهدئة سيارته ...

CASS. Civ. 18-4-1956 : BULL. Civ. 1956-2-148, n° 228 (٩٠)
V. aussi : CASS. Civ. 19-7-1956 : Bull. Civ. 1956-2-307, n° 476
CASS. REQ. : 5-5-1942 (٩٠) محل الية من قبل .

فإن محكمة الاستئناف تستطيع في ظل هذه الوقائع أن تقرر أن (الناقل) قد ارتكب خطأ يؤدي إلى مسئوليته عن نتائج الحادث الذي وقع للسيدة (التي قام بنقلها مجانياً ...) .

ويستخلص من الحكم أنه لم يظل هذه الظروف التي في مصلحة السائق من حيث حالة الطريق أنه كان يتعين عليه أن يبقى مسيطراً على سيارته ، ومن ثم فإن وقوع الحادث في هذه الظروف إنما يدل على أنه قد ارتكب خطأ .

ولم يعدم هذا الاتجاه من يؤيده في الفقه (٩١) الذي لجأ في تبريره إلى التأمين الإجباري حيث لن يتحمل الناقل وحده ما هو مسئول عنه من ضرر نظراً لطول شركة التامين في دفع التعويض .

ولا يفيب عن الذاكرة أن محكمة النقض نفسها قد رفضت استنتاج الخطأ بهذه الوسيلة في بعض أحكامها كما يؤكد التناقض الذي وصف به الرأي السابق هذا الاتجاه . فقد قضى (٩٢) بإلغاء حكم استئناف قرر مسئولية الناقل مجاملة من خطئه الذي استخلصه محكمة الاستئناف من كون أن الطريق كان واسعاً وفي حالة جيدة ولا يوجد أي عطب ميكانيكي . ومن ثم ، وعلى حد تعبير الاستئناف ، فإنه في ظل هذه الظروف المشجعة يجب أن يظل السائق مسيطراً على قيادة سيارته ، ويكون مرتكباً لخطأ نظراً لميل oblique السيارة نحو اليمين مما أدى إلى انحرافها ووقوع الحادث . وكان مبنى الالغاء مائل في أنه « استنتاج قائم على الافتراض » hypothetique deduction على حد تعبير النقض .

ولكن محكمة النقض الفرنسية بدلا من أن تبحث مدى صلاحية نظام الخطأ ، توجه إلى جعل استنتاجه من ظروف الواقع المحيطة بالحادث أمراً حتمياً وضرورياً لتصل من حيث النتائج إلى ما يقترب مما كان يتعين عليها تطبيقه في النقل مجاملة وهي قواعد المسئولية عن الأشياء الأسر الذي سندرسه كما ذكرنا من قبل تحت نظام الخطأ الواتمي .

V. BORRICAND : op. Cit. p. 20, n° 23

(٩١)

CASS. Civ. 5-6-1959 : Bull. Civ. 1959-2-278, n° 426

(٩٢)

الطلب الثاني

LA FAUTE VIRTUELLE فكرة الخطأ الواقعي

١٣٤ - تمهيد وتقسيم :

أمام تردد محكمة النقض الفرنسية ، بين ضرورة اثبات خطأ معلق على عائق الناقل ، وتداخلها بعد ذلك لتقديم المساعدة للضرور من طريق الإثبات غير المباشر للخطأ ، فقد ظل وضع المضرور كما هو . بما ينطوي عليه من سوء نتيجة اخفاق الوسيلة الأخيرة ورفضها من جانب النقض نفسها ، ليجد المضرور نفسه أمام صعوبة ، ان لم تكن استحالة ، في اثبات خطأ الناقل ، وخاصة اذا ما ظلت الأسباب الحقيقية للحادث مجهولة ، الأمر الذي عرضه في الكثير من الأحيان للمقدان حقه في التعويض .

وقد بدا هذا السوء جليا فيما اصدرته النقض الفرنسية من أحكام استمرارا لرفضها استخلاص خطأ الناقل مجاملة من ظروف الواقع المحيطة بالحادث - حيث مرادها في ضرورة ثبوت خطأ محقق على عاتقه - اتجهت فيها المحكمة العليا الفرنسية ، رعاية للناقل مجاملة ودعمها للمبدأ السابق ، الى تأييد الكثير من أحكام الاستئناف التي رفضت قبول دعوى الراكب مجاملة بالتعويض نظرا لبقاء أسباب الحادث مجهولة وغير معروفة .

ولما ان سادت حالة المضرور ، لم يكن من المستغرب ، ازاء ما ناله ، من عسف واجحاف كما سيبين مما سنعرضه حالا من أحكام ، وحيال عدم صلاحية نظام الخطأ المحقق ، ان تتجه لتقديم مساعدتها للمضرور للمرة الثانية على سعيد الإثبات في نطاق نظام فقد السيطرة .

ذلك ان محكمة النقض الفرنسية لم تظل تابعة في نطاق النظام التقليدي لاثبات الخطأ ، بل انها اتجهت ، على اثر موجات النقد المتتامة التي غدت تلاحق قضائها التقليدي هذا ، صوب توفير حماية أشمل للراكب المضرور لتؤسس في التعويض على الجمع بين حقيقتين (١٢) .

V. BIJOT : Responsabilité du fait des choses. J.C.L. respons. ١٩٥٦
Civ. 1970, Part. 2. 3 e cahier.

(١) ان الحادث يرجع الى فقدان السائق لسيطرته على سيارته :

(ب) ان فقد السيطرة هذا ، يعتبر خطأ في حد ذاته .

ولم يقف الأمر بها عند هذا الحد ، بل انها قد ذهبت الى أبعد من ذلك في جعلها استنتاج الخطأ من ظروف الحادث امرا حتميا يضمن على قاضي الموضوع ان يقوم به والا تعرض حكمه للنقض .

ليصل بها الأمر في النهاية الى القول — من حيث الواقع — بقرينة قضائية تعدل في قوتها القرينة القانونية .

كل ذلك في نطاق ما نسميه الخطأ الواقعي .

وعلى مقتضى ما تقدم فان دراستنا في هذا المطلب سوف تنقسم الى ثلاثة فروع :

الفرع الاول : مضمون الخطأ الواقعي .

الفرع الثاني : نظام الخطأ الواقعي يتضمن قرينة قضائية تعادل في قوتها القرينة القانونية .

الفرع الثالث : شروط ومجال تطبيق قرينة الخطأ الواقعي وتقييمه .

الضرع الأول

بمضمون الخطأ الواقعي

١٣٥ — لقد ظل موقف النقض الفرنسية على ما هو عليه في تطلب إثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسؤوليته . ومن هنا كان تأييدها لقضاء الاستئناف الذي رفض استخلاص « ذا الخطأ من ظروف الحادث » .

فقد قضى من جانبها (٩٤) بتأييد حكم استئناف مونبلييه حيث قررت الأخيرة عدم مسؤولية الناقل مجاملة وجاء في حكم النقض تعليقا على حكم الاستئناف المذكور « حيث أن ... قضاء الاستئناف قد استنتج ... أنه من غير الممكن تحديد سبب الحادث ... فان محكمة الاستئناف تستطيع ، مع هذه الوقائع ، أن تنفي بعدم ثبوت الخطأ الذي يتم عبه »
HERBERT (الدمى) .

وعلى نفس المنوال ، رفضت النقض الفرنسية (٩٥) طعنا بالنقض ضد حكم استئناف باريس الصادر في ١١ يونيو ١٩٥٨ الذي كانت قد قررت بمقتضاه ، رفض دعوى التعويض التي اقامها الراكب مجاملة الذي أصيب في حادث وقع خلال نقله بتلك الصفة ، وكانت حجتها في ذلك ، أن ظروف الحادث قد ظلت مجهولة ، وأن فقد السائق سيطرته على السيارة لا يكتفى للقول بوجود خطأ في جانب الناقل .

وجاء في حيثيات حكم النقض « أن قضاء الموضوع ... يستطيع أن يقرر ، دون تناقض sans contradiction ، في حالة ما اذا كانت

(٩٤) مشار إليه من قبل . CASS. Civ. 19-6-1958.

(٩٥) CASS. Civ. 2-6-1961 : Bull. Civ. 1961-2-297, n° 412

وكلفت ظروف الحادث التي صدر بعدها الحكم كما يلي :

(أ) فقد السائق سيطرته على سيارته أثناء محاولته خلق الباب الذي كان قد فتح مما أدى إلى اصطدامه بشجرة .

ب) أن الشاهد الذي كان يسير على مقربة خلف السيارة لم ينكرها من شأنه ان يعدد سبب انحراف السيارة .

V. aUSSE : CASS. Civ. 28-1-1959 : Bull. Civ. 1959-2-62, n° 93-8-6-1961 : Bull. Civ. 1961-2-309, n° 309

دوافع الحادث يكتنفها الشك ، انه لا لوم يمكن أن يوجه الى سائق السيارة ، ونتيجة لذلك ترفض دعوى المسافر مجاملة بالتعويض .

لنتجه بعد ذلك الى استخلاص خطأ الناقل من ظروف الحادث وجعل ذلك أمراً حتمياً يتعين على الشخص أن يقوم به .

١٣٦ - وكان ذلك بحكم شهير لها في ٥ أبريل ١٩٦٢ (٩٦) ، الذي يعتبر خاتمة المطاف في سلسلة قضائها الخاص بالنقل مجاملة ، قبل بدء مرحلة جديدة وصلت فيها الى تطبيق المسؤولية عن الأخطاء فيه .

وان كان هذا الحكم يعد في حد ذاته بداية لعملية لهذه المرحلة الجديدة فإن ثمة تساؤلاً يطرق الأذهان ، يرد على مضمون هذا الحكم وما قرره من مبادئ تثير تساؤلاً آخر عما اذا كانت تلك المبادئ تمثل جديداً في هذا المجال ؟

وجاء في صدر حكمها « حيث أن محكمة الاستئناف قد ثبت لديها أن الطريق كان متسع ، والأرض جانباً وبحالة ممتازة ، وأن السيارة في نهاية دوران خفيف ، صعدت على الرصيف الأيمن ، لتصدم بشجرة بعد حوالي (٢٧ متراً) . . . وأن السيارة كانت بحالة جيدة ، إلا أن « الناقل » قد فقد سيطرته عليها ولم يمكن تحديد السبب الذي أدى الى ذلك » .

« حيث أن فقد السيطرة على قيادة السيارة ، أثناء سيرها ، من جانب الناقل يكون خطأ ، طالما لم يثبت أنه يرجع الى سبب اجنبى عن هذا الناقل » .

ومن تقضى هذا الحكم يبين ما يلى (٩٧) :

١ - انه يتعين على الراكب مجاملة المضرور في الحادث الذى وقع ، اثبات خطأ الناقل مجاملة .

CASS. Civ. 5-4-1962 : D. 1963, J. p. 78

(٩٨)

(٩٧) وكلفت الظروف التى صدر فيها الحكم كما يلى :

مجازرة بقودها المدعى MARENA مسجحت ، بعد اجتيازها الدوران خفيف ، على الرصيف لتصطمم بشجرة مما ترتب عليه إصابة ALLEMAN الراكب بحالة يئس تنقل الناقل . رجع الراكب المضرور دعواه بالتعويض ضد ارملة الناقل المتوفى وشركة التأمين على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى . صدر حكم من قضاة اول درجة *décision entreprise* بقررا مسؤولية الناقل المتوفى على الأساس المذكور . وأبطل الطعن فيه باستئناف ، صدر حكم استئناف اكس ١٩٦٠/٢/٢٩ بتأييد الحكم الاول فيما قضى . وطعن بالتقضى في الحكم الأخير ، طعناً كان مبنياً : أن الحكم محل الطعن لم يثبت علاقة السببية بين خطأ الناقل في سيره بسرعة ملائمة ووقوع الضرر . وكان الحادث قد وقع والطريق واسع وجانب غير منزلق وبحالة جيدة ولمل سبب الحادث وفقد السيطرة مجهولاً .

٢ — طالما أن سبب الحادث ظل مجهولا ، والظروف المحيطة بالناقل في صالحه من حيث حالة الطريق والسيارة وما الى ذلك ، فإن وقوع الحادث هذا دليلا على انه لم يظل مسيطرا على السيارة . ومن ثم ، وهذا هو المبدأ الذي تترتب عليه المحكمة ، فإن فقد السيطرة هذا يعتبر في حد ذاته خطأ يؤدي الى ترتيب مسؤولية الناقل .

٣ — انه يجوز للناقل التخلص من تلك المسؤولية ، بإثبات أن فقد السيطرة يرجع الى سبب اجنبي عنه .

١٣٧ — ويتضح مدى ما يتسم به الحكم السابق من وضوح من مقارنته مع حكم آخر للنقض سبق وأن قررت فيه هذا المبدأ وإن كان بصورة أقل وضوح . فعلى حكم ١٩ يوليو ١٩٥٦ (٩٨) ، قالت : ان قضاء الاستئناف ، وقد ذهب ، من أجل القضاء عبء التعويض بموجب المادة ١٣٨٢ . على عاتق ورثة « الناقل » الى القول بأن هذا الناقل قد فقد السيطرة نتيجة سيره بسرعة فائقة ، وأن فقد السيطرة الذي لا يرجع الى مرض *malaise* ، يكون خطأ ، يعتبر السبب الذي أدى لوقوع الحادث ، فإنه لا يكون قد خالف النصوص .

وكانت وقائع القضية التي بصدها الحكم تدور على النحو الآتي :

فقد صدر حكم ١٩ يوليو ١٩٥٦ في قضية مماثلة في ظروفها لذلك التي صدر بصدها حكم ٥ إبريل ١٩٦٢ .

سيارة يقودها PERGET وبها الطبيب GAUCHY راكبا على سبيل الجاملة ، صعدت على الرصيف الأيسر ثم سقطت في حفرة . أصيب الراكب في هذا الحادث ، وقام برفع دعواه بالتعويض على ورثة الناقل الذي كان قد توفي ، وذلك على أساس المادة ١٣٨٢ مدني فرنسي وقضى من جانب النقض بـمسئولية الناقل عن فقد السيطرة الذي اعتبرته المحكمة خطأ ما لم يثبت انه يرجع الى مرض اعترض السائق ، ورفضت الطعن ضد حكم استئناف أورليانز الصادر في ٢٨ يونيو ١٩٥٤ .

وهناك تشابه في الظروف المحيطة بالحادث في القضيتين : حيث كانت الرؤية ممتازة وكذلك السيارة .

ومع تشابهه في الظروف بينهما ، أدى الى التقضاء على صعيد الإثبات بنفس البدأ فيها يتملق باعتبار فقد السيطرة .مكونا في حد ذاته للخطأ ، فقد ظل بينهما اختلاف يتم عن أن الأول كان أقبل وضوحا من الثاني .

ذلك انه بالنسبة للأسباب الاعفاء ، حيث يتجسد المارق بينهما ، نجد أن حكم ٥ أبريل ١٩٦٢ قد أورد العبارة في صيغة تنسم بالشمول الذي أضفى وضوحا على ماهية تلك الأسباب بقوله « ما لم يثبت أن فقد السيطرة ، يرجع الى سبب أجنبي عن هذا الناقل » ، بينما ذهبت في الآخر (١٩ يوليو سنة ١٩٥٦) الى القول « أن فقد السيطرة الذي لا يرجع الى مرض ، يكون خطأ ويعتبر السبب الذي أدى لوقوع الحادث » . الأمر الذي يفهم منه أن الحكم قد قصر أسباب الاعفاء على الحالة التي ذكرها وهي مرض الناقل الذي يعتبر مانعا من اعتبار فقد السيطرة مكونا لخطأ على عاتقه .

بل وأكثر من ذلك ، فاننا نرى تناقضا بينهما من حيث أسباب الاعفاء من المسؤولية التي حددها الحكم الأول (سنة ١٩٦٢) في كل سبب أجنبي عن الناقل ، لأن أي سبب يتعلق بالسائق ، لا يؤدي الى اعفائه الأمر الذي يتعارض مع ما ذكره حكم (سنة ١٩٥٦) في هذا الصدد وإعفائه السائق للمرض .

وإذا كان القضاء (٨٩) قد أجاز من قبل فكرة فقد السيطرة ، فاننا نجد مع ذلك حكما آخر لمحكمة استئناف مونتبييه يدل على استخدام القضاء لفكرة فقد السيطرة قبل تأكيدها من جانب النقض ثمانية وثلاثين عاما ، في حكم نها بتاريخ ٨ أكتوبر ١٩٢٤ (١٠٠) حيث استخلصت المحكمة خطأ السائق ، من واقعة اصطدام السيارة بعدة أشجار على الطريق والتي تتضمن في الواقع ما يدل على فقد السائق سيطرته على سيارته مما يفترض معه أنه كان يسير بسرعة كبيرة . وجاء في حيثيات حكم استئناف مونتبييه السابق :

« حيث أن ظروف الحادث تدل *démontré* على أن « الناقل » قد ارتكب خطأ يرتب المسؤولية » . « وحيث أن السيارة قد اصطدمت

CASS. Civ. 18-4-1956 : D. 1956, p. 389-24-4-1958 : Bull. (٩٩)

Civ. 1858-2-190, n° 284

MONTPELLIER, 8-10-1924 : Rec. Pér. ASS. 1924, p. 411. (١٠٠)

بعدة اشجار كالنسة على الطريق ، تن هذا يدل *indique* على انه لم يكن مسيطرا على سيارته *sa machine* مما يؤدي الى افتراض انه كان يسير بسرعة نافقة ، وان هذه الوقائع تكون على عاتقه خطأ يتعين انقذه في الاصحاح .

١٢٨ - ودعنا لصرح بناء قضائها الجديد ، درجت بحكمة النقض الفرنسية على اتباع هذا الاتجاه في احكام متوالية ، وقد كانت مياغتها له في مبارات قضى عليه من الموضوع ما هو كليل بتأكيده وتعميق جذوره . ومن ثم كان حرصها على الغاء التزام بضرورة استنتاج خطأ السائق تلقائيا من فقد السيطرة « على عائق قضى الموضوع وسوف نستعرض حكم النقض في ٢١ ديسمبر ١٩٦٢ (١٠١) الذي يتضمن ما بدل على وجود مثل هذا الالتزام بضرورة استنتاج الخطأ من فقد السيطرة مع بقاء اسباب الحادث مجهولة ، والذي أفت فيه النقض حكم الاستئناف الذي قضى بغير ذلك ، ومن ثم يشكل أمرا يستحق أن نقف عنده . وجاء في الحكم ما يلي :

» حيث ان MOIRÉAU قد صدم سيارته التي كان يقودها ليلا ، حائطا كائن على حافة الطريق ، مما ترتب عليه إصابة HALIMA الراكب مجلبة معه في سيارته « . . . » حيث أن محكمة الاستئناف قد كشفت *relevé* أن سيارة M. التي كانت تسير بأضواء معتادة في طريق مستقيم ومبطل خفيا ، قد انحرفت عن الطريق ، بعد أن مالت اتجاه اليسار لتتقارب موقع للاشغال العامة ، لتصلطم بحائط « . . . » حيث أن دعوى E. (الراكب) قد رفضت بحجة أن ركاب السيارة وهم الشهود الوحيدون لم يذكروا ما من شأنه أن يوضح ظروف الحادث أو لم يذكروا الا مجرد استنتاجات افتراضية ، ومع بقاء سبب انحراف السيارة غير معروف ، فإن قضاة الموضوع لم يتخلصوا من الوقائع *constatations* الدالة على أن M. قد فقد السيطرة على سيارته ، ما يترتب على ذلك بالضرورة من نتائج *nécessairement* . ومن ثم فإن الحكم يعمزه الاساس القانوني . «
وتررت الغاء حكم استئناف باريس الصادر في ١ نوفمبر ١٩٦٠ .

CASS. Civ. 21-12-1962 : D. 1963, p. 418, note, BORE (١٠١)

CASS. Civ. 15-10-1964 : Gaz. Pal.

ول نفس المعنى

1964-2-456

وجاء فيه أن رخص قضاء الموضوع دعوى الراكب مجلبة بالتقصير حجة عدم مسؤولية هذا القاضي يعني أي هذا القضاء لم يخطئ في الوقائع ما يترتب بالضرورة من نتائج

ونظرا لما يمثله هذا الحكم من أهمية لا تقل عن حكم أبريل سنة ١٩٦٢ فأتينا ، وقبل أن نحدد ما يتضمنه من مبادئ ، نرى ضرورة القيام بدراسة تحليلية موجزة له حتى يترأى الى أى مدى يعتبر تطبيقا لحكم النقض السابق وأنه من شأنه أضفاء قوة على ما يتضمنه من مبدأ الخطأ الواقعى واعتبار فقد السيطرة فى حد ذاته خطأ ما لم يثبت أنه يرجع الى سبب أجنبى عن السائق .

١٢٩ - دراسة تحليلية لحكم ١٩٦٢/١٢/٢١ :

١ - لقد أثبت قضاء الموضوع ، بموجب حكم استئناف باريس المذكور فى حكم النقض ، أن سائق السيارة كان يسير بها ليلا ، باضائة معتادة ، وفى طريق مستقيم ومنزلق خفيفا بفعل الأمطار . وكان معه عدة أشخاص راكبون على سبيل المجاملة .

٢ - أثناء محاولة السائق تفادى إحدى مواقع الاشتغال العالية ، انحرفت منه السيارة يسارا لتصلطم بحائط كائن على حافة الطريق ، مما ترتب عليه إصابة أحد هؤلاء الركاب على سبيل المجاملة ، الذى قام برفع دعوى بالتعويض على هذا السائق الذى قام بنقله كذلك . وكانت الدعوى مبنية على أساس المادة ١٣٨٢ محتى فرنسى .

٣ - ولم يقدم شهود الحادث وهم باقى ركاب السيارة ما من شأنه أن يلقي الضوء على ظروف الحادث وأسباب انحراف السيارة ، إلا مجرد افتراضات لم تسمح فى التوصل الى الحقيقة .

٤ - أما وقد كان الأمر كذلك ، فإن محكمة الاستئناف رفضت دعوى التعويض ، وقررت عدم مسئولية الناقل لعدم ثبوت خطأ مجقق على مائقه ، نظرا لبقاء سبب الحادث مجهول وغير محدد « حيث تسبب حكم الاستئناف » .

٥ - قررت الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية إلغاء هذا الحكم بنوعها عليه أنه لم يستتج ، وهذا ضرورى على حد تعبير النقض ، خطأ السائق من فقد سيطرته على السيارة أثناء سيرها ، طالما لم يثبت أنه يرجع الى سبب أجنبى عنه مثل وجود عائق يتمثل فى إحدى مواقع الاشتغال العامة التى لا توجد عليها أى إشارة التحذير .

وعليه فأتينا نستطيع ، وقد بات واضحا من التحالول الموجز السابق موقف قضاء الموضوع وقضاء المحكمة العليا ، أن نستخلص من الحكم المبدى التالى :

١ - أن مؤدى قضاء المحكمة العليا في هذا الحكم مائل ، ولا شك في ذلك ، في أن كل حادث يجد سببه بالضرورة إذا ما ظلت ظروفه مجهولة ، في فقد السائق سيطرته على السيارة أثناء سيرها ، وهذا في حد ذاته كافيا لترتيب مسئوليته بادئ - ذي - بدء دون اشتراط اثبات الضرور لخطأ محقق في جانبه وطالما لم يثبت أن فقد السيطرة هذا يرجع الى سبب أجنبي عن هذا السائق (١٠٢) وهو نفس المبدأ الذي ثبت بحكم أبريل سنة ١٩٦٢ .

٢ - أنه يتوجب على قضاء الموضوع في حالة عدم التوصل الى تحديد ظروف وأسباب الحادث التي ظلت مجهولة أن يستنتج من ذلك من النتائج ما هو ضروري : أن الحادث يرجع في هذه الحالة الى فقد السيطرة المكون للخطأ . ونعتقد ، أنه بالتزام مثل هذا على قاضي الموضوع ، فإن محكمة النقض الفرنسية تكون قد أضالعت الى حكم أبريل سنة ١٩٦٢ من الجديد الذي من شأنه أن يقوى قضاها المذكور (١٠٣) .

وقد أكتت النقض قضاء ٥ أبريل ١٩٦٢ في أحكامها اللاحقة في حالة اصطدام سيارة بشجرة ما دام الطريق بحالة جيدة وجاف غير منزلق (١٠٤) وعندما انحرفت السيارة دون العثور على آثار للفرامل (١٠٥) وعندما تنبهر أبصار السائق بفعل أضواء سيارة آتية من الاتجاه المقابل مما يؤدي الى فقد سيطرته على السيارة (١٠٦) وكذلك عند انحراف السيارة ووقوع الحادث بفعل الحصى في الطريق دون أن يتمكن السائق من تهدئة سيارته (١٠٧) .

BESSON : Rec. gén. L. J. et : أنظر بيرون في تعليقه على الحكم :
 Rép. comm. 1963, p. 610, n°409

(١٠٢) أنظر في نفس معنى حكم ١٩٦٢/١٢/٢١ والزام قاضي الموضوع بضرورة استنتاج الخطأ انطلاقا من ظروف الحادث :

CASS. Civ. 16-5-1962 :

Bull. Civ. 1962-2-315 n° 444

CASS. Civ. 3-12-1964 : J.C.P. 1966-2-14148

(١٠١)

CASS. Civ. 16 - 5 - 1962 : op. Cit.

(١٠٥)

CASS. Civ. 16-5-1962 : D. 1964, p. 384

(١٠٦)

CASS. Civ. 27-2-1963 ; Bull. Civ. 1963-2-143, n° 103

(١٠٧)

الفرع الثاني

نظام الخطأ الواقعي يتضمن قرينة قضائية تعادل في قوتها القرينة القانونية

١٤٠ — يتضح لنا مما سبق ذكره من أحكام مدى ما لحق الإثبات التقليدي لخطأ الناقل مجاملة من تطور على يد محكمة النقض الفرنسية . فقد كانت في أول الأمر ، وحتى حكم ١٩٦٢/٤/٥ خلا بعض الأحكام لها ، تشترط ضرورة قيام الراكب مجاملة بإثبات خطأ محقق على عاتق الناقل .

ولمّا ما كان يعترض الضرور من صعوبات ، وبصفة خاصة ازاء بقاء أسباب الحادث مجهولة وغير معروفة ، اتجهت محكمة النقض الفرنسية ، وعقب الإثبات ما زال على عاتق الضرور أيضا في هذه المرحلة ، الى اجازتها قيام الأخير بإثبات خطأ الناقل عن طريق إثبات أن الظروف المحيطة به كانت في صالحه . أما وقد فشلت حيث كانت تستهدف من وراء قضايتها المتعلق بالإثبات غير المباشر للخطأ تقديم مساهمتها للضرور ، نجدها تتدخل — رغبة منها في تحقيق هدفها المنشود — بارساء نظام الخطأ الواقعي واستخلاص الخطأ من فقد السيطرة الذي يدل عليه وقوع الحادث الذي ظلت ظروفه مجهولة وكان ذلك بحكم ١٩٦٢/٤/٥ حيث اعتبرت وقوع الحادث في ظل هذه الظروف دليلا على فقد السيطرة الذي اعتبرته في حد ذاته مكونا لخطأ في جانب الناقل الأمر الذي يؤدي الى ترتيب مسؤوليته عن هذا الحادث ما لم يثبت أنه يرجع الى سبب اجنبى عنه . ولا يفوتنا أن نذكر ، أن الأمر لم يقف بها عند هذا الحد بل أنها ذهبت الى أبعد من ذلك بكثير حيث أوجبت على قضاة الموضوع ، كما ذكرنا ، ما دامت ظروف الحادث وأسبابه غير معروفة ، ضرورة استخلاص الخطأ من خلال استنتاجه فقد السيطرة الذي يدل عليه وتوسع الحادث .

ولا يسعنا هنا الا القول بأنه ، وقد أصبح الضرور لا يقوم بإثبات شيء سوى الواقعة المادية للحادث ، فإن ما كان يتقل كاهله من قبل بخصوص عبء إثبات الخطأ — الذي أمضى منه مبليا بموجب قضاة فقد السيطرة — قد أضجى أمرا نظريا بحتا .

ولكن قبل المضي في موضوع دراستنا هذه نرى من الضروري أن نتوقف عند هذا القول الذي ربما يثير الشك .. وهنا نطرح تساؤلا بالغ

الدعة يحتاج الى اجابة لا تقل منه فيها ، مؤداه : هل يمكن القول بأن محكمة النقض لمسا نزل بقضائها هذا ، تخضع الناقل مجاملة للمؤولية الخطئية المنصوص عليها في المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلية للسادة ١٦٣ مدنى مصرى ؟

ام ان الامر قد غدا ، بموجب قضائها المذكور ، يجرى على نحو آخر وتكون قد ادخلت المسألة في نطاق مختلف له ابعاده ونتائج فيما يتعلق بعيبه الاثبات على وجه الخصوص ، لتتقرب مع المادة ١/١٣٨٤ مدنى في هذه النقطة المتعلقة بالاثبات على الاثبات ؟ ، واذا كان الامر كذلك هل كانت النقض تهبد لاختضاع الناقل الاخر ، ومن ثم كان قضاء بقصد السيطرة الخطوة الاولى على طريق تطبيق هذا النص السابق الذى تحقق فعلا سنة ١٩٦٨ ؟

وخلاصة ذلك تنسأل في عبارة وجيزة عما اذا كانت محكمة النقض قد اتبعت فعلا تريقة خطأ على عائق الناقل ، الامر الذى يؤدي الى نقل عيب الاثبات ؟ نتولى الاجابة على كل هذه التساؤلات فيما يلى ، ثم نعقب ذلك بانتقاد لفكرة الخطأ الواقعى .

١٤١ - ويبحثنا القول اجابة على التساؤلات السابقة ، ان الفقه قد انقسم على نفسه غداة صدور قضاء النقض باعتبار بقصد السيطرة خطأ في ذاته . فعلى حين ذهب البعض (١٠٨) الى القول بأن قضاء النقض هذا مازال في نطاق المادة ١٣٨٢ ، وضرورة اثبات خطأ على عائق الناقل مجاملة ، هذا الاثبات الذى لم يقترض وانما لحقه شيء من المرونة assouplie ، ذهب البعض الاخر (١٠٩) الى القول بأن محكمة النقض قد استحدثت tree تريقة خطأ حقيقية على عائق الناقل مجاملة وهى تريقة وسط بين التريقة القضائية والتريقة القانونية .

مدى اتقان فكرة الخطأ الواقعى مع المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى المقبلة للسادة ١٦٣ مدنى مصرى :

١٤٢ - ان القول باعتبار وقوع الحادث يرجع الى عقيد سيطرة السائق على سيارته طالما ظلت اسباب الحادث مجزولة وغير محددة

SODIERE : Rev.tr. Civ. 1964, P. 735, n. 1

(١٠٨)

BOR : D. 1963, P. 21

(١٠٩)

في مقاله الذى يتسائل فيه عما اذا كانت محكمة النقض قد اوجدت تريقة على عائق الناقل مجاملة : بخلاف اليه فيها سبق .

وأعتبر فقد السيطرة الذى يدل عليه وجود الحادث - والذى أوجبت النقض على تقضى الموضوع استخلاصة فى ظل هذه الظروف المجهولة - خطأ فى حد ذاته ، هذا القول ليس من شأنه أن يؤدى الى القول بأن قضاء النقض قد بات يقضى خارج نطاق المسؤولية على أساس الخطأ والثابت منذ سنة ١٩٢٨ . هذا اتجاه جانب من الفقه .

وقال الأستاذ روديير (١١٠) فى هذا الصدد أن ما ينبغي انكاره هو وجود تريقة خطأ على عائق الناقل مجاملة .

ويضيف فى موضوع آخر تأكيداً لذلك ، فى تعليق له على حكم الدائرة الجنائية التى رفضت قضاء فقد السيطرة ، أن القضاء مازال فى نطاق القاعدة المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٢ ، وأن قضاء الدائرة المدنية فى هذا الصدد ثابت ومطابق للقاعدة التى رسمت منذ سنة ١٩٢٨ (١١١) . وخلاصة هذا الرأى إذن أن باعتبار فقد السيطرة ، مستخلصاً من الظروف غير المحددة للحادث ، خطأ يرتب مسؤولية الناقل ، فإن محكمة النقض كانت لما تزل تقضى فى نطاق تطبيق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى لجوءاً منها الى تريقة قضائية (١١٢) .

RODIERE : Rev. tr. Civ. 1965, P. 118, n. 2 (١١٠)

وكان لك بمناسبة تطبيقه على حكم امختلاف يو فى ١٦/١/١٩٦٤ المقصور أيضاً بمجلة دالوزوسنة ١٩٦٤ ص ٥١٠ ، والتى قالت فيه أن القول بأن فقد السيطرة يكون بذاته خطأ ، مادام سبب الحادث مجهولاً وطالما لم يثبت أنه يرجع الى سبب اجنبى عن السائق ، موال فى نطاق المادة ١٣٨٢ .

RODIERE : Rev. tr. Civ. 1965, P. 347, n. 2 (١١١)

بمناسبة تطبيقه على حكم الدائرة الجنائية بمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ ١٩٦٤/٧/١ حيث رفضت به قضاء فقد السيطرة ، وحكم الدائرة المدنية لنفس المحكمة فى ١٩٦٤/١٢/٢ . والذى اختلف به قضاء حكم امختلاف رضى لأن الاخرة لم تستخلص الخطأ من فقد السيطرة .

SCHIMDT : chron. op. Cit. J. CIL. وانظر فى نفس المعنى :

Respons. Civ. 1973, Part. 3

ويرى « أنه لا توجد تريقة خطأ على عائق الناقل مجاملة ولكنه خطأ ثابت prouvée » فى كل مرة يفقد فيها الناقل سيطرته على السيارة P. 5, n. 35

« وبعبارة أخرى ، فإنه يكفى بالنسبة للراكب مجاملة ، أن يثبت أن السائق لم يكن يسيطر الى سيارته حتى يثبت خطأ الآخر . أن المحكمة لم تزل أبداً بأن الراكب يعنى من عبء اثبات خطأ الناقل ومى الحالة الوحيدة التى يمكن القول فيها بتريقة الخطأ . أن محكمة النقض (حكم ١٩٦٢/٤/٥) قد سهلت اثبات الخطأ ولم تقصره تريقة خطأ .

« أن قضاء النقض هذا لا يتعارض مع قضاها السابق حيث تتطلب دلالة اثبات خطأ على عائق الناقل »

SAVATIER : note, D. 1968, P. 180

إذا كان هذا الكلام ، قد يثير ولو ظاهرياً نوع من الانتعاج ، إلا أن شكاً يكتنفه ، مع التسليم منه جدلاً ، الأمر الذي يدفعنا إلى القول وبغض الطرف من ذلك أنه قول يفتر إلى الواقعية ، ولا يأخذ في الاعتبار ما يترتب على نظام الخطأ الواقع من نتائج عملية تشبه إلى حد كبير تلك النتائج المترتبة على قرينة المادة ١٣٨٤/١ مخفى فرنسي ، الأمر الذي نقول أثباته فيها يلي :

١٤٣ - قرينة قضائية على عائق التنازل مجاملة تعادل القانونيه :

نعرف أن القرائن تعد من الوسائل التي تهرها المشرع لإثبات الوثائق القانونية . ونص عليها المشرع المصري في المادتين ٩٩ ، ١٠٠ من قانون الإثبات وكذلك المشرع الفرنسي في المواد ٦٣٤٩ إلى ٦٣٥١ مخفى فرنسي .

فقد نصت المادة ٩٩ من قانون الإثبات المصري على القرائن القانونية بقوله « القرينة القانونية تفنى من تقرر أصله عن أية طريقة أخرى من طرق الإثبات ، على أنه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك » .

وتناول المشرع المصري القرائن القضائية في المادة ١٠٠ من قانون الإثبات بقوله « يترك لتقدير القاضي استنباط كل قرينة لم يقرها القانون ، ولا يجوز الإثبات بهذه القرائن إلا في الأحوال التي يجوز فيها الإثبات بشهادة الشهود » .

ويقصد بالقرينة بصفة عامة ، استنباط واقعة متنازع عليها من واقعة أخرى ثابتة فتكون الناقية قرينة على الأولى (١١٢) وهي نوعان :

١٤٤ - (١) القرائن القانونية :

حيث يقوم المشرع باستنباط أمر غير ثابت مما يطلب وقوعه عملاً في طائفة معينة من الحالات فيبين عليه قاعدة عامة ينص عليها في صيغة مجردة . (١١٤)

خصائص القرائن القانونية :

(١) لا تكون كذلك إلا إذا نص عليها المشرع .

(١١٢) انظر اسماعيل غنم ، أحكام الالتزام ، ص ٥٤ ، مرة رقم ٣٢٦ .

(١١٤) سليمان نوري ، الموجع السابق ، ص ١٧٦ ، مرة رقم ١٠٤٨ .

(ب) توافر الصفة الأمرة فيها ، بحيث يتعين على القاضي الأخذ بها متى توافرت شروطها . ويستتبع ذلك — أنها أمرة — أيضا أن تطبيقها يعتبر مسألة قانونية تخضع لرقابة النقض .

(ج) أنها تؤدي الى الاعفاء القانوني من عبء الاثبات .

١٤٥ - (٢) القرائن القضاية :

(أ) أن المشرع لما يتناولها بالنص عليها .

(ب) أنها وسيلة للاثبات ، لا تؤدي الى الاعفاء منه حيث يتولى القاضي استنباط أمر غير ثابت من أمر آخر ثابت في القضية المعروضة عليه بما تتضمنه من ملاسبات ووقائع ولا يجوز للقاضي الاعفاء من عبء الاثبات لأنه يتعين على الخصم اثبات تلك الواقعة التي يستخدمها لاثبات الأمر غير الثابت . تلك الوسيلة التي تسمى الاثبات بالدلائل .

(ج) أن للقاضي سلطة تقديرية واسعة منها معتمدا على ذكائه ونظنته وتطبيقها يعتبر مسألة واقع ولا رقبة عليه من محكمة النقض في ذلك .

١٤٦ - ويتضح لنا باستجلاء القضاء السابق ، أن محكمة النقض الفرنسية قد توصلت ، بقضاء السيطرة واستخلاص القاضي للخطأ من الوقائع اذا ما ظلت اسباب الحادث مجهولة واعتبار الحادث يرجع بالضرورة الى مقد السيطرة الذي اعتبرته خطأ في حد ذاته ، الى ايجاد قرينة قضائية (١١٥) على خطأ الناقل مجاملة تقترب عملا في ثوبها من القرينة القانونية بالرغم من عدم وجود نص ، أنها تشبه تلك القرينة التي تلح على ملق الحارس المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ مئى مرمسى (١١٦) .

LAMBERT — FAIVRE : chron. op. Cit. D. 1969, P. 91 (١١٥)
notamment P. 92

BESSON : note, op. Cit. Rec. gén. L. J. 1963, P. 610, n° 489 (١١٦)

يقول في نص ٦٦١ . ان قضاء سنة ١٩٦٢ « يؤدي الى ازالة الاختلاف بين النص الذي يوجب بالبراءة ١/١٣٨٤ والراكب مجاملة ، لك الاختلاف سيختل كلية » اذا ما طبقت المادة ١/١٣٨٤ .

. وفي الحق ، فإن ما نسلم به هنا أيضا ، أن محكمة النقض الفرنسية لم تكن لترغب ، بل لم تكن لتستطيع اقامة قرينة قانونية ، ولا يمكن الادعاء بأن في نص المادة ١٠ من قانون الطرق في فرنسا ما يتضمن ذلك .

فقد أوجب هذا النص على كل سائق « أن يظل مسيطرًا على سرعته وأن يقود سيارته بحرص وأن ينظم سرعته حسب صعوبات المرور ، أو العقبات المتوقعة » . وقال البعض أن هذا يتضمن التزاما بنتيجة على مائق السائق يؤدي الى نقل عبء الإثبات .

وعندي أن هذا النص يتضمن ، ما يوجب على العكس ، بأنه يفرض على الناقل التزاما بوسيلة يقود سيارته بحرص avec prudence

وما يؤكد ذلك ، أن هذا النص قد ورد في الجزء الخاص بتنظيم سرعة السيارة التي يتعين على السائق تنظيمها حسبها يتفق والعقبات في الطريق الذي يسلكه . وعليه ، فإنه يقع على مائق الضرور ، في حالة وقوع الحادث عبء اثبات أن السائق كان يسير بسرعة كبيرة بالنسبة للعقبات المتوقعة في الطريق . أما وقد كان الأمر كذلك فإن هذا النص لا يفرض على السائق إلا « التزاما ببذل عناية ، ولا يمكن القول بأن مخالفة المادة المذكورة يتم اثباتها بمجرد وقوع الحادث (١١٨) . أن هذا النص لا يعالج - بحق - إلا سرعة السيارة « وتضد به الحد من دعاوى المسؤولية في الطرق الوعرة *routes déformées* » (١١٩) .

وترتبا على ما تقدم ، فإن القرينة التي أوجدتها النقض الفرنسية بحكم ٥ أبريل ١٩٦٢ ليست قرينة قانونية تستند الى نص قانوني له لاثم (١٢٠) .

د^٢
وأنه يمكن القول على وجه الإجمال أن محكمة النقض الفرنسية قد أوجدت بموجب حكم ٥ أبريل ١٩٦٢ قرينة خطأ على مائق الناقل تقترب من نتائج المادة ١/١٣٨٢ مدني فرنسي ، ومجالها حيث لا تنطبق قرينة النص

SAVATIER : note, op. Cit., D. 1968. (١١٧)

BORE : chron. op. Cit. D. 1963, P. 21, notamment P. 26 (١١٨)

NICOLAS : chron. op. Cit. la vie Jud, 1969, P. 6 (١١٩)

BORE : op. Cit. P. 26 (١٢٠)

الآخر: « (١٧١) . ومن حالات ذلك بطبيعة الحال ، مسئولية الناقل مجاملة حسب قضاء النقض الفرنسية قبل عام ١٩٦٨ ، والوضع الحالي للقضاء المصري ، حيث المسئولية الضمنية للناقل المذكور .

ويمكن أن نضيف هنا ، تأسيسا على ما سلف بيانه من خصائص للقرينة القانونية ، أن الصفة الآمرة للأخيرة تتوافر بلا شك فيها أوجدته النقض من قرينة بموجب الخطأ الواقعى المسائل في فقد السيطرة ، ويدل عليها ، ولا مراء في ذلك ، أن محكمة النقض قد أوجبت كما ذكرنا بموجب حكم ٢١ ديسمبر سنة ١٩٦٢ على قضاء الموضوع ضرورة استخلاص الخطأ باستنتاجه من فقد السيطرة الذى يدل عليه وقوع الحادث طالما ظلت الاسباب التى ادعت اليه مجهولة ، والا كان من المتعين نقض حكمه .

كذلك وتأكيدا لوجود قرينة خطأ ، فإن محكمة النقض وقد إجازت للناقل مجاملة في قضاء إبريل سنة ١٩٦٢ التخلص من المسئولية بإثبات السبب الأجنبي ، لأنه يكون هناك تماثل بين وضعى المدعى عليهما في القضاء المذكور والمسادة ١/١٣٨٤ حيث لا يستطيع المدعى عليه في الأخيرة التخلص من المسئولين الا بإثبات السبب الأجنبي .

وبين ذلك أيضا من حيث عبء الإثبات بأنه اذا كتبت محكمة النقض لم تصرح بأعفاء المضرور من عبء الإثبات ، بل انها تدخلت من أجل تسهيل عبء الإثبات وأضفاء من المرونة عليه ، فإنا نرى مع البعض (١٧٢) أنه ترتب على قضائها المذكور إعفاء المضرور من عبء الإثبات من الناحية العملية وهذه حقيقة .

١٤٧ - وترتبطا على ما تقدم ، فإنه لايسمنا ، اجابة على السؤال المطروح من قبل ، ومع عدم قيام المضرور عملا سوى بإثبات واقعة الحادث الدالة في حالة بقاء أسبابه مجهولة على فقد السيطرة المكون لخطأ الناقل ، الا القول بأن نظام الخطأ الواقعى لايتفق مع المسئولية التقصيرية القائمة على أساس اثبات الخطأ لم ١٣٨٢ مذكر فرنسي ، ١٦٣ مذكر مصرى .

BORE : note, op. Cit. D. 1968, P. 418

(١٧١)

JAUFRET : thèse, op. Cit. 1968, P. 77

BONNET et PIPPOL : la responsabilité civile des accidents aux titre intéressé. dans. BEDOUR. PARIS, 1968, P. 254-268, notamment P. 267

CAPITANT : note, les grandes arrêts, 1970, P. 417, notamment, P. 486. (١٧٢)

وتل في تحليل ذلك ، بأن التقص الفرنسية وقد أوجدت بقضاء إبريل سنة ١٩٦٢ قرينة قضائية لاستقط الا باثبات السبب الاجنبى ، فان ذلك قد أدى الى تضيق الهوة التى تفصل بين الراكب مجاملة والغير الذى له الحق فى التمسك بالمادة ١٣٨٤ / ١ مدنى فرنسى ، مما ترتب عليه سقوط ما كان بين تلك القرينة وذلك النص من خلاف فى الاثر مائل فى ان الاولى لاتمنى من الاثبات بخلاف الثانية (١٢٢)

١٤٨. — ولم يتوقف الامر بالبعض عند القول بقرينة قضائية بالخطأ تضفيه فى قوتها القرينة القانونية ، بل ذهبوا الى القول بأن نظام الخطأ الواقعى يتضمن « قرينة مسئولية » حقيقية ، حيث اكتفى القضاء باثبات الواقعة المسندة للحادث للقول بثبوت الخطأ وتقرر مسئولية الناقل على الرغم من بقاء اسباب الحادث مجهولة (١٢٤)

١٤٩. — ونضيف فى تأكيد ذلك افتراض محكمة التقص ، لا للخطأ فقط ، ولكن لملازمة السببية ايضا .

وجاء فى حكم لها بتاريخ ٦ يناير ١٩٦٥ (١٢٥) ما يدعم قولنا : « حيث أن وجود ستة أشخاص فى سيارة بها أربعة مقاعد فقط يمثل حمولة زائدة بصفة مؤكدة وإن الحكم (الاستئناف) قد اضاف أنه لا توجد علاقة بين زيادة حمولة السيارة وفتح الابواب ... وانه قد استنتج أن الحادث كان نتيجة لفتح الابواب . »

BESSION : note, Rec. gén. L. J. et Rép. comm. 1963, P. 226, n. 385, notamment P. 228 (١٢٦)

BORE : chron. op. Cit. D. 1963, P. 21, فى هذا المعنى
notamment P. 27

RODELLAS : thèse, op. Cit. 1960, P. 126 (١٢٧)

BERAUD : chron. op. Cit. Rec. gén. L. J. : وفى نفس المعنى :
Rép. comm. 1969, P. 233

CASS, Civ. 8-1-1965 : Gaz. Pal. 1965-1-354 (١٢٨)
les consorts

فى قضية ، كان يتولد فيها شخص سيارته وبمه اثنين من امحلته ، وقام بدعوة ثلاثة آخرين للقيام بنزعة ، وأثناء محاولته اتخاذ طريق غير ذلك الذى كان يسلكه مدم سيارته كانت تلق يميناً على حافة الطريق مما أدى الى فتح ابواب السيارة وسقوط أحد الركاب على الطريق مما أدى الى وفاته نتيجة إصابته . فلم ورنه Les consorts يرجع دعى تمويش على أسباس المادة ١٢٨٢ ، رفضت ذلك محكمة الاستئناف بالرغم من هبوط طفا الناقل بحجة مدم تواثر حالة السببية .

وحيث أنه لا يستخلص من ذلك أن زيادة الحمولة لاندخل *étrangere* بفتح الإبواب ، ومن ثم لا نستبعد علاقة السببية بين الخطأ السببت ضد (السابق) *COMINARDI* والفرر ، فإن محكمة الاستئناف لم تبرز حكمها قانونا .

وتررت إلغاء حكم الاستئناف الذى رفض دموى التعويض لعدم توافر علاقة السببية التى افترضت النقص وجودها بين خطأ الناقل الذى اثبت والمتمثل فى زيادة العدد وبين الضرر الذى وتسع ، حيث تمخض على الاستئناف ربط هذا الخطأ مع سبب الحادث المتمثل فى فتح الابواب .

١٥٠ - والخلاصة فى نظرنا ، أن محكمة النقض الفرنسية وقد أوجبت فعلا ، وهذا من ناحية ، على القاضى استخلاص الخطأ من ظروف الحادث الذى لم يتم التوصل الى تحديد سببه الحقيقى ، طالما أن الظروف المحيطة بالناقل فى صالحه خاصة حالة الطريق والسيارة والطقس ، وأهتبارها من ناحية أخرى فقد السيطرة خطأ فى حد ذاته يترتب مسئولية الناقل مجاملة ، وتأكيدا ذلك فى كثير من الاحكام التى اصبح عليها ذلك مبدأ ثابتا ومستقرا ، وأطرادها فى استنباط الخطأ من نوع معين من الدلائل يكرر وروده خلال كثير من القضايا المماثلة فى نطاق النقل مجاملة ، فإن مما لا شك فيه « ان اضطراب القضاء على هذا الوجه ينهى بأن يجعل لهذه الدلائل عملا قوة تعدل قوة القرائن القانونية بالرغم من عدم ورود نص عليها فى القانون ، بل يمكن مع الوقت أن يكون هذا القضاء عملا قضائيا يعقبر مصدرا منشأ لقريئة قانونية بهذا المعنى » (١٢٦) .

١٥١ - وتأسيسا على ذلك ، ومع تأييدنا لقول الأستاذ هنرى مازو (١٢٧) « ان القضاء يستطيع بواسطة القرائن القضائية ، الوصول دائما الى نتائج مماثلة لما يترتب على تطبيق القرينة القانونية أملا يمكن القول ، وهذا القول يؤيد ما سبقه ، بأن قضاء فقد السيطرة والخطأ الواقعى قد اقام على عاتق الناقل مجاملة قرينة مماثلة من حيث قوتها ونتائجها لتلك المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ، ويكون بذلك قد خرج عن نطاق المسئولية الخطئية فى المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١٦٣ مدنى مصرى) ؟ » .

(١٢٦) سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص ١٧٩ مقرة ١٠٥٢ . مع ملاحظة

مثال ذكره فى مجلس رقم ١ من نفس الصفحة .

MAZEAUD (H.) : note, CASS. ReQ, 5- 1942 : S. 1942- (١٢٧)

1-125, notamment p. 126, n. 1.

١٥٢. — لاشك ، وهذا اعتقادنا ، أن ردا بالإيجاب على هذا التساؤل هو أمر منطقي ، وذلك استنادا الى كل ما ذكر سابقا ، ونضيف ، في جلاء هذا الاعتقاد ودعمه ، ما يمثل أساسا آخر لهذا الرد بالإيجاب على التساؤل السابق ، ونقصد به التماثل في أسباب الاعفاء : المرض العضوي — العيب في الشيء — القوة القاهرة .

(١) المرض العضوي للسائق. *défaillance physique du conducteur.*

١٥٣ — يوجد في هذه الحالة مرض نريد استبعادا أولا وقبل همه تفاصيل هو : أنه إذا كان العيب العضوي في حد ذاته يعتبر خطأ في جانب السائق وأثبت الضرر ذلك (السكر) فانه لاشك يؤدي الى مسئولية السائق . (١٧٨)

ويؤثر التساؤل بعد ذلك من أوجه الشبه أو الخلاف بخصوص المرض العضوي للسائق كسبب للاعفاء من قرينتي الخطأ الواقعي والمادة ١/١٣٨٤.

لقد تربت محكمة النقض الفرنسية (١٢٩) مسئولية الحارس على أساس (م. ١/١٣٨٤) بالرغم من مرضه العضوي . ومن ثم لا يعتبر في عرف المحكمة سببا للاعفاء من المسئولية في نطاق هذا النص .

ويمكن القول بناء على ذلك ، أن هناك تشابها بين القرينتين (١٣٠) ، حيث لا يجوز للناقل مجاملة بالمثل التخلص من المسئولية المترتبة على قرينة الخطأ الواقعي بإثبات أن الحادث يرجع الى مرض عضوي (١٣١) ، لأنها قد استوجبت (حكم ١٩٦٢/٤/٥) في سبب الاعفاء أن يكون « أجنبيا عن السائق » .

CASS, Civ. 26-10-1961 : Bull. Civ. 1961-2-498, n° 706 (١٢٨)

CASS, Civ. 18-12-1964 : Gaz. Pal. 1965-1-202 (١٢٩)

BORE : chron. op. Cit. D. 1963, P. 21, (١٣٠) انظر العكس :
notamment P. 29

STARCK : dr. Civ. 1972, t. 2, P. n° 235

حيث يرى كل منهما اختلاف بين قرينتي الخطأ الواقعي والمادة ١٢٨٤ من حيث مرض السائق العضوي والعيب في الشيء .

CASS, Civ. 25-10-1963 : Gaz. Pal. (١٣١) انظر العكس :

1964-1-63-17-2-1966, D. 1966, P. 396

حيث أجاب المحكمين الإعفاء لمرض السائق المحصل من إراحته .

(ب) العيب الميكانيكي في السيارة :

١٥٤ — في هذا النطاق أيضا ، نستطيع القول بأن ثمة تماثلا بين
نظرية الخطأ الواعي والمسئولية عن الأشياء .

وتفصيل ذلك أن القضاء الفرنسي قد رفض إعفاء الناقل مجاملة —
نطاق (م . ١/١٣٨٤) — من مسئوليته بإثبات وجود عيب ميكانيكي في
السيارة .

وإذا كان حكم ٥ أبريل ١٩٦٢ يوحى بقصد محكمة النقض الفرنسية
المخالف لذلك في النقل مجاملة بإجازتها للناقل فيه : — في نطاق فكرة
الخطأ الواعي — التخلص من المسئولية بإثبات هذا العيب ، وهذا واضح
من حصر الحكم لأسباب الإعفاء في كل سبب خارج عن الناقل ، لأنها قد
أزالت كل الشكوك بصدد ذلك لتقرير رفضه في أحكام لاحقة (١٢٢) ، وأوجب
عليه أن يظل مسيطرا على السيارة حتى مع وجود هذا العيب .

(ج) القوة القاهرة :

١٥٥ — يتضح من أحكام القضاء كيف أن القوة القاهرة تعبر سببا
لدفع المسئولية في نطاق كل من المادة ١/١٣٨٤ ، ونظام الخطأ الواعي .

وقد أعتبر القضاء قوة القاهرة تؤدي إلى إعفاء الناقل مجاملة من
المسئولية سقوط حيوان أمام السيارة . (١٢٣)

أما وقد اتضح لنا مما تقدم ، كيف أن نظام الخطأ الواعي يتضمن
تريئة تشبه تلك الموجودة في نص المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي متعلقة
للمادة ١٧٨ مدني مصري ، فإننا نوضح الآن شروط تطبيق هذه التريئة
ومجالها .

CASS. Civ. 21-11-1963 : Bull. Civ. 1963-2-568, n° 759 (١٢٢)

في حافة كسر مجلة العيادة .

BESSON : Rec. gén. L. J. ، وانظر في التطبيق على هذا الحكم :

Rép. comm. 1964, P. 273, n° 426

BORE : chron. op. Cit. D. 1965, notamment P. 29 . مكن ذلك :

CASS. Civ. 18-4-1964 : D. 1965, P. 169 ,note, TUNC. (١٢٣)

الفرع الثالث

شروط ومجال تطبيق قرينة الخطأ الواقعي وتطبيقه

١٥٦ - قدمنا أن القضاء الفرنسى - قضاء النقض بصفة خاصة - قد اتى على عاتق الناقل مجاملة قرينة بالخطأ ، وذلك فى نطاق قضاء فقد السيطرة . فقد استقر - فى فترة من الفترات - على القول بثبوت خطأ الناقل لمجرد وقوع الحادث ، إذ أن وقوعه يعد - على حد قول النقض هناك - دليلا على أنه قد فقد سيطرته على السيارة ، وأن فقد السيطرة هذا يعتبر خطأ . أن القضاء الفرنسى قد أوجد بذلك قرينة خطأ ، أطلقنا عليه الخطأ الواقعي .

وأول ما يلاحظ على هذا القضاء ، أن ماجرى عليه بشأن إثبات خطأ الناقل مجاملة على النحو سالف الذكر كان فى ظل ظروف خاصة تحيط بالحادث وفى حالة معينة .

ونستطيع - بالنظر الى هذه الظروف - أن نتوصل الى شروط كان ينبغى توافرها حتى يتسنى استخلاص خطأ الناقل من فقد السيطرة . ويمكننا بالإضافة الى ما تقدم تحديد مجال ذلك بمعزى الحالات التى اتجه فيها القضاء الفرنسى الى استخلاص الخطأ بهذه الكيفية . لنصل فى النهاية الى تقييم لفكرة الخطأ الواقعي .

أولا : شروط تطبيق قرينة الخطأ الواقعي ومجمله . (١٢٤)

١٥٧ - من استقرار أحكام القضاء الفرنسى نستطيع أن نحدد شروطا يجب توافرها للقول بثبوت خطأ الناقل مجاملة لمجرد وقوع الحادث الذى على فقد السيطرة المكون لهذا الخطأ :

١ - أن تظل الاسباب الحقيقية للحادث مجهولة وغير محددة ، بحيث يجد المضرور نفسه أمام صعوبة فى إثبات خطأ محقق فى جانب الناقل .

٢ - أن يولى قيادة السيارة سائق معين ، حتى يمكن القول بنسبة فقد السيطرة المكون للخطأ اليه . فإذا كان هناك عدة أشخاص يتولون القيادة ، فانه من الصعوبة تطبيق فكرة الخطأ الواقعي .

٣ - أن تتضمن ظروف الحادث ما من شأنه أن يجعل السائق محتلا ومبكنا .

وفي ظل هذه الشروط ، اتام القضاء الفرنسي نظام الخطأ الواقعي في نطاق حوادث نقل الأشخاص مجاملة .

ومع ملاحظة عدم تطبيق النقض الفرنسية للمسئولية عن الأخطاء في الوقت الذي اقامت فيه ذلك النظام ، وكان هدفها ضمان تعويض الراكب المضروب بتسهيل مهمته في اثبات خطأ الناقل ، فإنه يمكن القول بأن مجال الخطأ الواقعي ينحصر في الحالة التي قرر القضاء الفرنسي عدم تطبيق المسئولية عن الأخطاء فيها ، وهي حالة ما اذا كان المضروب قد لحقه ضرر من شيء مشترك في استعماله على سبيل المجاملة .

١٥٨ - ثانيا : تقييم الخطأ الواقعي :

١ - أن استخلاص خطأ الناقل من ظروف الحادث ومقد السيطرة أمر تعوزة الدقة . اذ لا يشترط أن يكون الحادث راجعا الى خطأ السائق نفسه ، فقد يرجع الى عيب ميكانيكي أو الى فعل المضروب .

٢ - أنه من الصعوبة تطبيق هذه النظرية في جميع الحالات في نطاق النقل على سبيل المجاملة خاصة في حالة التصادم (١٢٥) . كذلك من الصعوبة تطبيقها في حالات أخرى غير النقل مجاملة ، في كل حالة تفلت فيها سيارة أو شيء من الرقابة (١٣١)

٣ - أن محكمة النقض الفرنسية بقولها أن مقد السيطرة يعتبر خطأ في حد ذاته ، تكون قد خلطت بين اثبات الخطأ واثبات الحادث .

٤ - أن فكرة الخطأ الواقعي لا تعد وكونها حيلة أراد بها القضاء توفير حماية فعالة للمضروب ، وذلك بإيجاد قرينة مسئولية على عاتقه تتضمن افتراض الخطأ ونسبته ، وعلاقته السببية .

٥ - أنها لا تخلو من التناقض . حيث تفترض هذه الأحكام خطأ السائق ولكن حيثياتها تكشف عن عدم إمكانية تمييز 'caractériser' هذا الخطأ . (١٣٧)

١٥٩ — وعلى اثر ما توجه الى فكرة الخطأ الواقعي من انتقادات ، وباعتبار انها تقوم على الاستنتاج القائم على الافتراضات ، فقد رفضتها محاكم الاستئناف في فرنسا ، بل وأكثر من هذا فقد ادانها محكمة النقض الفرنسية ذاتها .

١٦٠ — رفض قضاء الاستئناف في فرنسا لفكرة الخطأ الواقعي :

لقد رفضت بعض محاكم الاستئناف في فرنسا هذه الفكرة . ويتضح ذلك من حكم لاستئناف شامبري قالت فيه بأن ادعاء الراكب بالمجان أن انحراف السيارة من الطريق يدل على عدم يقظة السائق وأنه قد فقد سيطرته على السيارة ، لا يكفي للقول بثبوت خطأ هذا السائق ولا يتفق مع التزام ذلك الراكب باثبات خطأ محقق في جانب الناقص حتى تتحقق مسؤوليته . (١٣٨)

وفي اتخاذ فكرة الخطأ الواقعي أيضا ، قالت محكمة ليل بأن انزلاق الدراجة البخارية وهي تحمل شخصين ، ليس كافيا لافتراض خطأ السائق ، إذ أنه من الممكن أن يرجع الانزلاق الى فعل الراكب نفسه . وقررت رفض دعوى الراكب المضرور لأن هذا الانزلاق لا يكفي لاثبات زيادة السرعة التي تعتبر خطأ . (١٣٩)

١٦١ — رفض النقض الفرنسية لفكرة الخطأ الواقعي :

إذا كانت الدائرة المدنية محكمة النقض الفرنسية قد أرست هذه الفكرة ، فقد رفضتها مع ذلك الدائرة الجنائية وكذلك الدائرة المشتركة بها ،

CHAMBERY : 21-11-1955 : D. 1956, P. 47: (١٣٨)

LILLE : 24-6-1964 : Gaz. Pal. 1965, Somm. P. 16 (١٣٩)

انظر أيضا في فكرة الخطأ الواقعي واستخلاص الخطأ من فقد السيطرة الذي يدل عليه وقوع الحادث :

Cour d'app. DE PAU : 16-1-1964 : D. 1964, P. 511

وجاء فيه أن القول بأن فقد السائق سيطرته على السيارة يعتبر خطأ ، لا يكون إلا إذا كان من الممكن استخلاص فقد السيطرة هذه من مجموعته قرائن ووقائع قوية وواضحة ومطابقة .

انظر في نقد الخطأ الواقعي أيضا :

Trib. grand. inst. DE MARSEILLE : 14-10-1964 : Gaz. Pal. 1965-1-130

وقالت فيه المحكمة أنه يجب التخلص من الحيلة التي لجأ إليها الجاني وكانت تعجن بذلك من نظام الخطأ الواقعي في النقل مجبلة ووجوب تركه ؟

لنستقر على هذا الرفض أيضا الدائرة المدنية . فقد قضت الدائرة الجنائية بمحكمة النقض الفرنسية برفض فكرة الخطأ الواقعي واستخلاص خطأ الناقل من مجرد فقد السيطرة على السيارة والذي يدل عليه وقوع الحادث . وكان ذلك في حادث وقع أصيب من جرائه عدد من الأشخاص كانوا منقولين بالمجان ، وكانت الظروف المحيطة في مصلحة الناقل . وقالت الدائرة بعدم ثبوت خطئه على الرغم من فقد السيطرة . (١٤٠)

وانجهت الدائرة المشتركة بمحكمة النقض الفرنسية الى ادانة فكرة الخطأ الواقعي . وجاء في قضائها أن قول محكمة الاستئناف بأن انزلاق السيارة يرجع بالضرورة الى فقد السائق سيطرة عليها طالما لم يثبت أنه يرجع الى سبب أجنبي ، إنما هو استنتاج يقوم على الافتراض ولا يكتفى للقول بوجود خطأ لم يثبت بصورة مباشرة . (١٤١) وكان قضاء الدائرة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية الى جانب رفض فكرة الخطأ الواقعي أيضا وأن كان في غير حوادث النقل مجاملة ..

فقد قضى بإلغاء حكم الاستئناف الذي قرر مسؤولية السائق من حادث وقع للبار على أساس أن وقوع الحادث يدل على أن هذا السائق قد فقد السيطرة على السيارة وهذا في حد ذاته يكتفى للقول بخطئه .

وكان مبنى الالغاء مائلا في أن القضاء بمسؤولية السائق على أساس المادة ٢ ، ١٣ مدني يجب أن يوضح عناصر الواقع المكونة لخطأ السائق . (١٤٢)

١٦٢ - خلاصة :

رأينا ان القضاء في فرنسا كان يتطلب اثبات الخطأ على عاتق الناقل
مجاورة حتى تتحقق مسئوليته وهو الوضع في بلجيكا ومصر . أما عن النقل
القائم على مصلحة للنقل ، فان الأحكام في فرنسا قد اتجهت الى تطبيق
قواعد المسئولية عن الأشياء فيه وهو أمر نرجوه عرضة الى القسم
الخاص .

أما عن الموقف في مصر وبلجيكا بخصوص هذا النقل فقد ذكرت من
قبل ان القضاء البلجيكي والمصري لم يعرف الفقرة بين هذا النقل والنقل
مجاورة .

ان اثبات خطأ الناقل مجاورة كان شرطاً جوهرياً لتحقيق مسئوليته
في فرنسا بخلاف النقل القائم على المصلحة . ومن ثم نتساءل عن عبء
اثبات صفة المجاورة في النقل ؟

ان الإجابة على ذلك هي محور دراستنا في الفصل القادم .

الفصل الثاني

عبء اثبات مجاملة النقل

١٦٣ - تمهيد وتقسيم :

خلص البنا بما تقدم أن ثمة صورا متعددة لنقل الاشخاص تختلف من حيث وجود المقابل وطبيعته . فبالإضافة الى النقل بموضى ، حيث يوجد عقد يلتزم بمقتضاه الراكب بأداء مبلغ نقدي للناتل مقابل عملية نقله ، توجد صورة أخرى هي ما نطلق عليها النقل المجاني ، مقصودا بالمجانية هنا معناها الواسع حيث ينعدم المقابل المباشر المسائل في مبلغ نقدي وإنما يوجد مقابل غير مباشر ، وقد لا يوجد مقابل من أى نوع . وذكرنا فيما سبق ، أن النقل القائم على المصلحة والنقل مجاملة هما وجهى هذه الصورة الثانية المقابلة للأولى .

ويتم النقل في نطاق الوجه الأول لهذه الصور الثانية ، لمصلحة الناتل ، التي يكون تقديرها في جانب ، ومن ثم فإنه لا تأثير لوجود مصلحة للراكب في النقل - يتم عندئذ لمصلحة الطرفين المشتركة - أو عدمه . وإن وجود هذه المصلحة في جانب الناتل ، يكفى في حد ذاته لنفى سفة المجاملة في النقل ، أيا كانت طبيعتها ، مادية أو معنوية ، مع تحفظ يتعلق بالآخرة ، مؤداه إلا تكون مخالفة للنظام العام والآداب ، كما لا يشترط أن تكون حاله ، وإنما يكفى أن تكون محتلة ، بيد أنه ينبغي ، في حل هذه الفروض أن تكون لدى النقل نية الحصول عليها وقت بدء النقل ، وهو وقت تقديرها في جانب .

فإذا لم تتوافر لدى الناتل تلك النية ، فإن الأمر ينعلق بالوجه الثاني للصورة التي نحن بصدد ، وتتمثل في النقل مجاملة ، وعليه يتم نقل الراكب على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناتل ، ودون أى قصد لديه ، وقت بدء النقل ، للحصول على مقابل من أى نوع .

أما وقد كان هناك اختلاف بين وجهى الصورة الثانية المذكورة ، من حيث وجود المقابل ، وكما أوضحنا آنفا ، فإن جدلا عبقا أثر حول الطبيعة القانونية ، لكل من النقل القائم على مصلحة للناتل ، والنقل مجاملة ، وانعكس على طبيعة المسؤولية التي يخضع لها الناتل فيها :-

مما أدى الى اختلاف قواعد المسؤولية التي يلتزم بموجبها الناقل بتعويض الراكب المصطب في حادث وقع خلال نقله ، اختلافا ظل قائما ردها من الزمن ليس قصير . فقد اتجه القضاء الفرنسي خلال مرحلة استمرت حتى سنة ١٩٦٨ الى التفرقة ، بخصوص نظام المسؤولية الذي يتعين تطبيقه في حالة وتوقع حادث ، بين النقل القائم على المصلحة والنقل مجاملة ، فعلى حين أخضع الناقل في الاولى لقواعد المسؤولية عن الاشياء ، وأجاز للراكب المضرور فيه مطالبة ناقله بتعويض عما أصابه ، نجده قد حظّر ذلك على نظيره في النقل مجاملة ، حيث أوجب عليه ، حتى يتمكن من الحصول على تعويض ، اثبات خطأ الناقل مجاملة أو تابعة .

ولذا فان أهمية بالغة لا يمكن انكارها ، كانت تضاف باثبات صفة النقل مجاملة ، أم قائما على مصلحة للناقل ، وتتصل بأن تحدد على وجه الدقة الطائفة التي تدرج في نطاقها هذه الصورة أو تلك ، من مسور النقل كي نتوصل الى تحديد نوع المسؤولية الذي يخضع له الناقل .

الا ان الاتجاه نحو تطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء ، ومن ثم تحقيق المساواة بين المضرورين في كل من النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة ، وقد حدث بالفعل في فرنسا منذ سنة ١٩٦٨ ، كان من شأنه أن يؤدي بداهة الى فقدان تلك المسألة ، اثبات صفة النقل ، كل أهميتها .

ولما كانت هذه الأهمية نادرة في الحياة العملية بالنسبة لنقل الأشخاص الذي يتم بموجب عقد نقل ، حيث لاشك في طبيعته العوضيه ، فاننا نبحت المسألة في نطاق النقل المجاني في ظل نظام المسؤولية الخطئية للناقل مجاملة والذي استمر حتى سنة ١٩٦٨ في فرنسا : لنرى كيف فقدت المسألة أهميتها هناك منذ ذلك الحين . وبعد ذلك نوضح المشكلة المتعلقة بعبء اثبات صفة النقل .

١٦٤ - أولا : أهمية اثبات صفة المجاملة في النقل ، في ظل نظام المسؤولية الجنائية للنقل مجاملة :

تبرز الأهمية الكامنة وراء بحث هذه المسألة ، وتحديد من يقع على عاتقه ، الراكب أم الناقل ، عبء اثبات صفة المجاملة ، فيما يتعلق بتحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له النقل ، حيث ينبغي تطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء في النقل القائم على مصلحة للناقل ، دون النقل مجاملة الذي حظرت النقض الفرنسية تطبيقها فيه منذ سنة ١٩٢٨ .

وبالإضافة الى ذلك ، فان هذه الأهمية تظهر بجلالة فيما يتصل بحصول
او عدم حصول الضرور على حقه في التعويض ؟ اذا ما كانت دعواه
به ناشئة عن جريمة جنائية ؟ فاذا ما كان قد صدر حكم ببراءة الناقل
عما نسب اليه جنائيا ، لعدم ثبوت خطأ في جانبه ، فان الراكب مجاملة
لن يستطيع الحصول على تعويض في ظل قضاء يلزمه في سبيل الحصول
عليه ، باثبات خطأ الناقل ، وهو خطأ انتفى وجوده نظرا لتبطل الخطأ
المدنى والجنائى في فرنسا ، ومن ثم اعمالا لبدأ حجية الأمر المقضى به
للجنائى على المدنى ، بينما الأمر غير ذلك في النقل القائم على مصلحة للناقل
كما سنرى .

وأخيرا ، يجب الا يغيب عن الذاكرة ، ان أهمية بحث هذه المسألة ،
غير خاف بخصوص استعادة الضرور من الضمان الناشئ عن التأمين
الاجبارى . وسوف نقول تفصيل ذلك فيما يلى :

١ - تحديد نظام المسؤولية الذى يخضع له الناقل :

١٦٥ - بعد خلاف استمر طويلا ، على صعيد الثقة والتضامن ،
وبحكم ٢٧ مارس ١٩٢٨ ، نستطيع القول ، بان محكمة النقض الفرنسية
قد حسبت ، مؤقتا على الاقل نظرا لاستمرار الخلاف وازدياده ممحا بعد
سنوات منذ الحين المذكور ، المسألة المتعلقة بمسؤولية الناقل مجاملة .
فقد كان القضاء الفرنسى ، قضاء الموضوع بصفة خاصة ، يركز في بعض
احكامه ، يؤيده الفقه جانب منه على المسؤولية العقيدية للناقل مجاملة ،
وكان ذلك على نقيض من جانب آخر من احكام القضاء المذكور ، انقسمت
فيما بينها - حيث المسؤولية تقصيرية - بين تطبيق قواعد المسؤولية على
اساس اثبات الخطأ وبين تطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء ، ولكل بنوعها
اتصاه على صعيد الفقه ، لتتدخل محكمة النقض الفرنسية وتقضى في جانب
المسؤولية الخطئية وباستبعاد المسؤولية عن الاشياء والعقيدية بطبيعة
الحال ، مع تخويلها الراكب الضرور الحق في الاحتجاج بقواعد الاولى اذا
ما كان النقل قد تم لمصلحة الناقل ، ولو توافرت للضرور فيه مصلحة في
نفس الوقت .

ويتضح مدى ما يتسم به مركز الراكب المضور تجاه الناقل ، من
اختلاف يرجع الى تحديد طبيعة النقل ، مجاملة او لمصلحة النقل ، اذا
اركاننا ان تلك الطبيعة يتوقف عليها نوع المسؤولية التى يخضع لها الناقل
ومن ثم تؤثر في مركز المضور . ولعل الصعوبة تكمن هنا في التوفيق

بين مصالح متعارضة. حيث يريد المضرور الحصول على حقه في التعويض، وقواعد المسؤولية عن الأخطاء خير ضامن له، هذا من جهة، ومن جهة أخرى تتركز مصلحة الناقل في الخضوع لنوع من المسؤولية أقل جسامة، ولا شك أن ذلك مائل لديه في ضرورة عدم مسئوليته إلا في حالة قيام المضرور بإثبات خطأ في جانبه، وهو أمر ليس ميسور.

يبد أن المسألة تأخذ وجها آخر، في نطاق الوضع الحالي للقضاء الفرنسي، الذي أجاز تطبيق قواعد المسؤولية عن الأخطاء في النقل مجاملة منذ سنة ١٩٦٨، الأمر الذي يدفعنا إلى القول بأن إثبات صفة النقل قد فقد اليوم، على الأقل من ناحية المسؤولية (١)، كل أهمية تقريبا.

٢ - فرصة المضرور في الحصول على حقه في التعويض (١) :

١٦٦ - من المسلم به في فرنسا منذ سنة ١٩١٢، أن هناك تماثلا في عناصر كل من الخطأ المدني في المسادتين ١٢٨٢ و ١٢٨٣ مدني فرنسي، والخطأ الجنائي في المسادتين ٣١٩ و ٣٢٠ ع فرنسي (٢).

ولقد تجسدت الأهمية القصوى لذلك فيما يتعلق بها إذا كانت الدعوى المدنية بالتعويض، ناشئة عن جريمة جنائية، حيث يخضع القاضي المدني لقاعدتين، لا يهتما سوى احدهما المتعلقة بحجية الأمر المقضي به للجنائي على المدني، دون الأخرى وتتصل بتقادة الجنائي بوقف أو نفي. ومؤدى الأولى، أن ما قضى به جنائيا وكان القضاء به ضروريا للفصل في الدعوى، فإنه يجوز حجية أمام القضاء المدني الذي لا يستطيع إنكاره أو مخالفته

(١) وتثور أهميتها مع ذلك، في نطاق التظلم الإجباري والاستفادة من الضمان الناجم عنه، حيث يمس في الوصفة على استبعاد النقل بموجب من الضمان.

(٢) انظر في مناقشة هذه المسألة :

BESSON : chron. op. Cit. Rev. gén. ASS. terr. 1956, P. 361, notamment P. 366-367

RIVIERE (P. L.) : "Les accidents de la route et la responsabilité civile". thèse PARIS, 1942, P. 31, n° 21

LEQUESNE (BERNARD) : "De L'action civil devant les tribunaux répressifs et l'article 1384 du code civ." thèse PARIS, 1943, P. 96.

... فإذا كان الناقل قد قدم للمحاكمة الجنائية من تهمة القتل أو الإصابات غير العمد ، وكان خاضعا في مسؤوليته المدنية لما يوجب إثبات خطأ على عاقبته ، فإن الراكب المضرور ، لن يتمكن من الحصول على تعويض ، إذا ما مسرر حكم ببراءة المتهم جنائيا عما نسب إليه ، وكان مبناه عدم ثبوت خطأ في جانبه . وتظهر أهمية إثبات صفة المجاملة في النقل ، إذا ما ادركنا أن الراكب في النقل مجاملة وهو محظور عليه الاستفادة من قواعد المسؤولية عن الأشياء في فرنسا قبل سنة ١٩٦٨ ، لن يتمكن وقد فقد أساس دعواه التي يملكها مائل في انتفاء الخطأ بالحكم الجنائي الصادر بالبراءة ، من الحصول على تعويض (١) ، أما إذا كان النقل قد تم لمصلحة الناقل ، فإنه لا أثر للحكم الجنائي بالبراءة على دعوى الراكب المضرور بالتعويض التي تبنى على قواعد المسؤولية عن الأشياء (٢) .

وتتضح الآن أهمية إثبات صفة النقل ، مجاملة أم لمصلحة الناقل ، في نطاق حجية الأمر المقضي به الجنائي على المدني وخضوع الناقل مجاملة لقواعد المسؤولية التقصيرية التي تقوم على إثبات الخطأ وخضوع الناقل للمسؤولية عن الأشياء إذا كانت له مصلحة في النقل .

ولا شك في زوال هذه الأهمية الآن في فرنسا نظرا لاتجاه القضاء هناك إلى تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة ، والسبب في زوال تلك الأهمية ، أن مبررها في نطاق حجية الأمر المقضي كان يرتبط بخضوع الناقل مجاملة لنظام مسؤولية يتأثر بالحجية ويختلف من نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل في نقل تم لمصلحته وهو نظام المسؤولية عن الأشياء حيث لا تأثير للحكم الجنائي بالبراءة على دعوى التعويض المستفدة إليها . أما وقد تحققت المساواة بينهما في نطاق نظام المسؤولية عن الأشياء فلا أهمية للتفرقة .

وفي مصر فلا أهمية للمسألة لأن القضاء لم يفرق في نطاق النقل المجاني — على خلاف القضاء الفرنسي — بين نقل مجاملة ونقل تتعلق به مصلحة للناقل .

وعلى الرغم من ذلك فإن بحث حجية الأمر المقضي به الجنائي على المدني في مصر قد يكون له تأثير بخصوص الحكم على مدى صلاحية وجوب

(١) انظر : DELPART (Germain) : L'automobiliste au tribunal. (٤) PARIS, 1927, P. 133, n° 108.

(٥) انظر فيما بعد حجية الأمر المقضي به الجنائي على المدني ص ٢٨١

إثبات الخطأ التقصيري كشرط لتحقيق مسئولية الناقل بالجانان في مصر وهو أمر سوف نوضحه فيما بعد .

٢ — الاستفادة من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري :

١٦٧ — أن أهمية إثبات صفة المجانية في النقل ، تحديدا لطبيعته ، تظهر في فرنسا ، في مجال التأمين الإجباري ونطاق الضمان الناشئ عنه . فمن المعروف أن الوثيقة تد تستبعد من الضمان ، المسافر في النقل بعوض . إلا أن المستقر عليه الآن في فرنسا ، هو أن الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري يغطي الراكب المضرور في النقل المجاني ، مقصودا بالمجانية معناها الواسع (١) حيث يخلو النقل من المقابل التقدي المباشر أو لا يوجد مقابل من أى نوع . وعلى ذلك يشمل هذا الضمان بحمايته ، كلا من الراكب في النقل الذي يتم على سبيل المجاملة من جانب الناقل وكذلك الراكب في النقل الذي يتم لمصلحة الناقل ، حيث اعتبره القضاء الفرنسي مجانيا فيما يتعلق بالتأمين . وتقتصر تلك الأهمية ، في هذا الخصوص على المقابلة بين النقل المجاني بوجبه ، والنقل بعوض .

أما في مصر ، فلا أهمية لتلك المسألة محل دراستنا ، لأن المشرع المصري لم يفرق في نطاق التأمين الإجباري عن السيارات بين النقل مجاملة والنقل بعوض ، ومؤدى ذلك إذ أن الضمان الناشئ عنه يشمل بحمايته المسافرين في كل منهما . (١)

ثانيا : تحديد المشكلة المتعلقة بعبء إثبات صفة النقل :

١٦٨ — لا يجوز للراكب بالجانان ، على حد تعبير الأعمال التحضيرية للقانون المدني (٢) المصري المضرور في حادث وقع له أثناء نقله بالصفة المذكورة ، الاحتجاج على الناقل بقواعد المسئولية عن الأشياء المنصوص عليها في المادة ١٧٨ مدني مصري ، وقد استقرت بحكمة النقض الفرنسية على ذلك منذ سنة ١٩٨٢ حيث حظرت على الراكب مجاملة ، الاستفادة

BESSON : chron. op. Cit., Rev. gén. ASS. terr. 1958, ٣٧
P. 364-365

AALLAH : "Le droit propre de la victime et son contenu
tre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire".
Thèse PARIS, 1965, P. 118, n° 118

بقواعد المسؤولية عن الأشياء المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى . وعليه ، فانه يتعين على الراكب المضرور ، على افتراض أن مجاملة النقل ليست محلا لجدل ، أن يقوم بإثبات خطأ الناقل أو تلبه ، إذا ما أراد الحصول على تعويض ، والا كان من الجائز له ، إذا لم يكن النقل كذلك ، بأن كان قد تم لمصلحة الناقل ، أن يستفيد من قواعد المسؤولية عن الأشياء ، حسبما جرى عليه قضاء محكمة النقض الفرنسية في هذا المضمار .

لكن ثمة تساؤلا يطرح نفسه ، إذا كانت صفة المجاملة في النقل محلا للنزاع ، مؤداه : هل يتوجب على المضرور ، حتى يستفيد من قواعد المسؤولية عن الأشياء أن يقوم بإثبات أن النقل قد تم لمصلحة الناقل ، على اعتبار أن المجاملة وانعدام المقابل من أى طبيعة هو الأصل ، ثم أنه يجوز له ، على العكس ، التمسك ضد الناقل بقواعد المسؤولية المذكورة ، ويتمتع على الناقل ، إذا كان يبيى التخلص منها ، أن يقوم بإثبات صفة المجاملة باعتبار أن المجاملة استثناء ؟

وبعبارة أخرى ، هل يعتبر استبعاد تطبيق المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى قبل عام ١٩٦٨ (١٨٧ مدنى مصرى) ، استثناء بالنسبة للنقل مجاملة ، بحيث يقع على عاتق الناقل الذى يتمسك بتطبيق نوع من المسؤولية يتفق مع مصلحته ، عبء إثبات صفة المجاملة التى تمنع تطبيق النص السابق ، أم الاستثناء مائل في تطبيق النص السابق ، ومن ثم فإن استبعاده هو الأصل ، ويلتزم المضرور بإثبات أن النقل لم يتم بطلب الصفة .

وبعبارة وجيزة : هل يفترض أن النقل المجائى بمعناه الواسع ، خلوا من المقابل النقدي ، تم لمصلحة الناقل . ؟

عبء إثبات مجاملة النقل على عاتق الناقل :

١٦٩ — عرضت المسألة أمام محكمة استئناف نانسى (٩) التى أصدرت بدورها في ٢٥ مارس ١٩٤٧ حكما مؤداه : أنه في حالة الحادث الذى يقع لمسافر نقل مجانا وعلى سبيل المجاملة بناء على طلبه ، فإن تريبة المسؤولية المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤ مدنى لا تنطبق ، وإنما تنطبق المادة

١٣٨٤ من نفس القاتون ، بحيث يتعين على المضرور اثبات خطأ على هاتق الناقل .

أما عن صفة المجاملة في النقل ، فانه يقع على هاتق الناقل — على حد قول المحكمة — الذى يريد الإفلات من ترفنة المسؤولية ، عبء اثباتها ، وأن المضرور تحببه المسادة المذكورة ، طالما لم يتم مثل هذا الاثبات . ويجوز للناقل أن يقوم بالاثبات بواسطة شهادة الشهود ، وكذلك يجوز للمضرور اثبات أنه قد أخذ مكانه في السيارة بناء على طلب السائق وأن كان نتيجة لخطأ مائل في زيادة السرعة .

يتضح من الحكم السابق ، أن اثبات صفة المجاملة في النقل يقع على هاتق الناقل ، وليس الراكب المضرور . وكان مبنى ذلك — كما يظهر من عبارات الحكم ، أنه اذا كتقت صفة المجاملة ليست محلا لى شك ، فان ذلك يؤدى الى عدم تطبيق قواعد المسؤولية من الاثشاء ، كما كان الامر حينئذ في فرنسا ، وكما هو الحال في مصر . أما اذا كتقت غير ذلك ، بأن كان الشك يكتف صفة النقل ، فانه من الجدير القول ، حسبها ورد الحكم السابق ، بأن القاعدة هى تطبيق المادة ١/١٣٨٤ ، (١٧٨ مدنى مصرى) ، وعلى الناقل الذى يريد التخلص منها ، اثبات أن النقل قد تم بمجاملة ، هذه هى الصفة التى تشكل عقبة كاداء ، بموجب القضاء الذى كانت قد وضعتة محكمة النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ ، وكما هو جارى في مصر ، أمام تطبيق قواعد المسؤولية من الاثشاء .

ان ان ثمة ملاحظة نسوقها في هذا المقام ، بمناسبة هذا الحكم : ذلك أن الحكة ، بعد تبيناتها لوسائل اثبات صفة المجاملة وذكرت منها شهادة الشهود قالت : « وكذلك يجوز للمضرور اثبات أنه قد أخذ مكانه في السيارة بناء على طلب الناقل » ، الامر الذى يوحى بقصد المحكمة المائل في اعتبار أن عرض الناقل على الراكب أخذه معه في السيارة أو طلبه ذلك منه ، اثما يدل على أنه بمقابل غير مباشر يتمثل في أن الناقل له بهذا الطلب مصلحة في نقل الراكب ، أى أنه يدل على أن النقل لم يتم بمجاملة الامر الذى يؤدى الى تطبيق المسؤولية من الاثشاء .

وتفريعا عن الملاحظة السابقة ، فائنا نستطيع القول أن الحكم قد قصر استبعاد المسادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى على حالة حصول النقل بناء على طلب المسافر ، وذلك على أساس أن هذا الطلب يشر الى أنه لا توجد مصلحة للناقل في عملية النقل . وأن كان يدل — بالمعابلة مع

الأنظمة التي ذكرناها — على وجود مصلحة للراكب ، فإنه لا تأثير لذلك على صفة النقل كما ذكرت من قبل . ان الحكم قد قصر استبعاد النص السابق على حالة طلب المسافر النقل لان صفة المجاملة — سند القضاء الفرنسي في هذا الاستبعاد — تتوافر في هذه الحالة فقط .

عبء اثبات مجاملة النقل على عاتق الراكب المضرور :

١٧٠ — وعلى الرغم من تأكيد الحل السابق بقضاء لاحق (١٠) ، الا ان هناك من نعى عليه مخالفته لما هو مقرر في النقل بعوض . فقد ذهب الاستاذ مازو الى القول بأنه لما كان المضرور في النقل بعوض يلتزم باثبات عقد النقل فإنه يلتزم في الواقع باثبات ان النقل قد تم بمقابل ولم يتم خاليا منه ، فان الامر لا يكون مختلفا في النقل المجاني (١١) .

ومؤدى هذا الرأي ، ان الراكب في النقل المجاني يلتزم — تياسا على الراكب في النقل بعوض — باثبات ان النقل لم يتم مجاملة .

وقد استند هذا الرأي ، بالاضافة الى قياس النقل المجاني على النقل بعوض ، الى حجة اخرى تتعلق بنطاق تطبيق المادة ١٢٨٤/١ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) ومؤداها : ان هذا النص قد وضع لضمان تعويض من اصابه ضرر من شيء لم يشترك في استعماله مجانا .

ذلك ان عدم اشتراك المضرور في استعمال الشيء بالمجان هو شرط لاستثنائه من قواعد المسؤولية عن الاشياء التي يتضمنها النص السابق . ولما كان الامر كذلك ، فإنه يقع على عاتقه ، اذا اراد التمسك بالنص المذكور ، ان يثبت توافر شروط تطبيق هذا النص ، اى انه لم يشترك في استعمال الشيء مجانا .

وبتطبيق ذلك في النقل مجاملة ، فان نص المادة ١٢٨٤/١ لا ينطبق لان المضرور قد اشترك في استعمال السيارة على سبيل المجاملة . لذا

app. DIJON : 20-1-1960

(١٠) النظر

مشار اليه بها سبق من ٢٨ .

MAZEAUD (H. L.) : note, S. 1960-2-64- D. 1960, P. 175 (١١)

V. aussi : v. : 5

Rev. tr. Civ. 1967, P. 119, n° 28

— ٢٠٩ —

٢٠٩ — ٢٠٩ — ٢٠٩

أراد الاستدادة بالنص ذاته يقيم عليه أثبات أن النقل لم يتم على سبيل
المجاملة .

وقد شايح الاستاذ بيسون الرأى السابق فيما قال :- متعلقا بوجود
قيام الراكب المضرور باثبات أن النقل لم يتم على سبيل المجاملة ، لان قيام
الناقل باثبات أن النقل قد تم مجاملة معناه افتراض أن النقل قد تم
لمصلحته . وهذا يخالف — فى نظره — الحقيقة والمنطق (١٢) .

وحاصل استايد رآى الاستاذ بيسون نوجزها عنيما يلى :

١ — أن محكمة النقض الفرنسية وقد استبعدت تطبيق المادة
١/١٣٨٤ من النقل مجاملة سنة ١٩٢٨ ، فإنه يقيم على الراكب المضرور
فى النقل المجانى — مقصودا بالجانية خلو النقل من المقابل النقدى المباشر —
أن يثبت أن النقل لم يتم على سبيل المجاملة البهتة من جانب الناقل ولكنه
تم لمصلحته .

وتفصيل ذلك ، أن المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى تكون واجبة التطبيق
إذا كان النقل قد تم بالمجان أى دون أجر نقدى ، وعلى الراكب الذى
يرغب فى التمسك بالمادة ١٣٨٤ ظا أن يثبت أن النقل قد تم لمصلحة
الناقل (١٣) .

والمعنى الواضح لذلك — فى نظرنا — أن الاستاذ بيسون قد افترض
صفة المجاملة فى النقل الذى يتم دون أجر نقدى مباشر .

٢ — وقد أكد الاستاذ بيسون النتيجة التى استخلعنناها فى ختام
عرض حجته السابقة ، ويتضح ذلك فى حجته الثانية لما قال به من التزام
الراكب باثبات صفة المجاملة فى النقل .

فرى أنه عندما يتم النقل دون أجره نقديه ، فإنه من الأمور العادية
افتراض أن النقل قد تم مجاملة : فالغالب أن المسافر قد دعى من جانب
الناقل للركوب فى السيارة ومن المعقول افتراض أن الناقل يتصرف على
سبيل المجاملة وليس له مصلحة فى النقل .

BESSON : Chron. op. Cit. Rev. gén. ASS. terr. 1958, (١٢)

P. 361, Motammet P. 370

BESSON : op. Cit., P. 369 (١٣)

وقال في دعم ذلك أنه إذا كانت المجانية استثناء في الحياة القانونية العادية فإننا نعتقد — أي الاستاذ بيسون — على العكس بأنها تمثل الوضع العادي وافترضها أمر مشروع (١٤) .

١٧١ — وقبل أن نخوض في غمار التفاصيل ، تبينا للراي الصواب ، نرى أنه من المناسب التوقف عند حكم للنقض الفرنسية . حيث يبدو لنا معه ، وأن لم يكن ذلك يمثل موقفها الصحيح من هذه المسألة كما سنرى ، أن المحكمة قد أخذت ضمنا برأي ملرو وبيسون .

فقد قضى ، بحكم استئناف باريس في ٢٤ نوفمبر ١٩٥٩ ، بعدم تطبيق المادة ١٣٨٤ / مدني فرنسي لأن النقل لم يتم لمصلحة الناقل ، ولم يثبت الضرر أنه قد تم كذلك ، وأثبت بذلك قضاء الدرجة الأولى . وبصدد الطعن بالنقض الذي توجه به ذوى الشأن ، إلى حكم الاستئناف تألت محكمة النقض الفرنسية (١٥) ، مؤيدة بالحكم محل الطعن المذكور أنه « ولم يثبت أن COUPPE (الضرر) قد أخذ مكانه في السيارة ، من أجل أداء خدمة للنقل ، وأن تحميله لبرميل فارغ ، لبس من شأنه ، أن يؤدي إلى تغيير صفة المجاملة في النقل ، فإن محكمة الاستئناف تكسر قد أعطت أساسا قانونيا لاستبعاد المادة ١٣٨٤ » .

يتضح من ثانيا حكمها ، مدى اتفاقه ضمنا مع رأي الاستاذ مسازو وبيسون ، فقد اعتبرت المحكمة ، أن عدم وجود الدليل على أن السراكب قد أخذ مكانه في السيارة بهدف أداء خدمة للنقل ، أمر يستوجب استبعاد تطبيق المادة ١/١٣٨٤ ، طالما أن قيامه بتحميل برميل فارغ في السيارة ، لا يؤثر على صفة المجاملة في النقل ، مما يفهم منه ضمنا وجوب قيام الضرر باثبات أن النقل قد تم لمصلحة الناقل ، إذا ما أراد تأسيس دعواه بالتعويض ، على النص السابق .

Besson ; op. cit., P.370

(١٤)

CASS. Civ. 6-12-1963 : Bull. Civ. 1963-2-606, n° 810

(١٥)

أخذ Coupee

وكان ذلك في قضية تدور واقعها كما يلي بملجأ : شخص يدعى

VERMEULEN.

مكانه في سيارة آخر يدعى

بناه على دموعه من الأخير . والفتح الباب الأيمن للسيارة أثناء سيرها وسط الركاب على الطريق مما أدى إلى إصابته ونزول متأثرا بها .

« الناقل وشركة التأمين »

أقامت أرملةته دعوى التعويض على كل من »

دعوى كان بينهاها المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي .

١٧٣ - ومن كل ما تقدم ذكره : فإن مقصود 'الاتجاه' الفقهى السابق يتمثل في افتراض مجاملة النقل الذى يتم دون مقابل نقدي ، وأن المجاملة هي الأصل ، ويتمين على المضرور : الذى يطلب بتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء . والتي تعتبر مجاملة النقل عبءا أمام تطبيقها ، أن يثبت باعتبار أن مضمون طلبه مائل في مخالفة الأصل المذكور ، أن النقل لم يتم بمجاملة . وأن هذا الإثبات شرط لتطبيق قواعد المسؤولية تلك .

وبداية - فإتينا نقول في تقدير هذا الرأي إجمالاً ، ولم يلقي رواجاً في الفقه ، بل كان نصيبه الرفض القاطع : أنه فكر يفكر إلى الاتزان المنطقي ، وينطوى على مناقضة صريحة لنصوص القانون ، ومن ثم لا تنفق معه فيما ذهب إليه . وعليه فإتينا نستند في رفضه إلى عدة أسانيد نسوقها ، قبل أن نوضح وجهة نظرنا المكسية ، بخصوص تحديد من يقع على عاتقه عبء إثبات مجاملة النقل من عدمه ، مدعمة بما يؤيدها القضاء ، وبصفة خاصة قضاء النقض الفرنسية .

نقد ضرورة قيام المضرور بإثبات مجاملة النقل :

١٧٣ - إن ما قال به الاستاذ مازو ، من قياس وضع المضرور في النقل المجاني ، بالمعنى الواسع ، على نظيره في النقل بعوض إنما هو قياس مع الفارق لا يقتنع أحداً .

لأن رجوع الراكب على الناقل بعوض في حالة إخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل ، فإنه يتمين على هذا الراكب إثبات مصدر التزام ذلك الناقل وهو عقد النقل . ويتم ذلك بالتفكره ، وعندئذ فإنه لا شك في أن النقل قد تم معاوضة .

ويمكننا القول بناء على ذلك ، أن التزام الراكب المضرور في حالة رجوعه على الناقل الذي أخل بالتزامه ، ليس التزاماً بإثبات أن النقل قد تم بعوض بحسب الأصل ، وإنما هو التزام بإثبات العقد مصدر التزام الناقل ، ويتأتى إثبات العوض بصورة فرعية عن الالتزام الأصلي بإثبات العقد . ومن هنا تتضح مدى سهولة إثبات العوض بخلاف الأمر في النقل المجاني بالمعنى الواسع .

وإذا كان هذا أول ما يؤخذ على الرأي محل النقد ، فإتينا نضيف أيضاً : أن القول بقيام المضرور بإثبات وجود المقابل غير النقدي في النقل المجاني الواسع ، أي إثبات أنه قد تم مصلحة الناقل هو قول ينطوى

مخالفة مريحة لنص القانون المدني الذى يقرر المسؤولية عن الاشياء
١/١٢٨٤/١ مدنى فرنسي ، ١٧٨ مدنى ، جري ١ .

وتتأتى هذه المخالفة فى المقام الاول من أن ذلك القول يؤدى الى
اضافة شرط — بات جوهرى فى نظر الراى — لتطبيق النص الخاص
بالمسؤولية عن الاشياء ويمثل فى ضرورة قيام الراتب المضرور باثبات أن
النقل قد تم لمصلحة الناقل أى لم يتم — بحال — مع أن النص لا يتضمن
شيئا من ذلك .

وتتأتى المخالفة فى المقام الثانى من أن الشرط الجوهرى لتطبيق
النص الخاص بالمسؤولية عن الاشياء يتمثل فى وجوب قيام المضرور باثبات
مساهمة الشئ فى احداث الضرر ، ومن ثم فانه المبدأ الوحيد الذى
لا يقع على عاتق المضرور سواء فلا يلزم باثبات أن النقل لم يتم بحال
وانما عليه اثبات تلك المساهمة .

١٧٤ — أما بالنسبة لما قدمه الاستاذ بيمسون من أسانيد فان
المطعن الرئيسى الذى توجه به يتمثل فى أنه اذا كانت المجانية تعتبر — على
حد قوله — استثناء فى الحياة القانونية المادية ، مع تسليمه بانها (المجانية)
تمثل الوضع العادى فى نطاق النقل المجانى ، الذى لا ينطوى على مقابل
نقدى ، فانه يكون بذلك قد اقام استثناء على الاستثناء . لانه اذا كانت
المجانية استثناء فى الحياة العادية — وهذا صحيح — ومن ثم فان الاصل
وجود المقابل ، فان الاستاذ بيمسون جعلها أمرا عاديا فى النقل المجانى
ومن ثم فان الاصل هو عدم وجود المقابل . أى انه افترض مجاملة
النقل .

وفى مجال الرد على الراى محل النقد ، فانه اذا كان النقل قد
تم بالمجان — مقصودا بالمجانية أن هذا النقل لا يتضمن مقابلا نقديا وانما قد
يتضمن يتضمن مقابلا من نوع آخر وقد لا يتضمن أى مقابل — فاماذا
نفترض أنه قد تم مجاملة ؟ (١٦) .

(١٦) ويقول الاستاذ اسبان :

“on ne peut presumer ni qui un service a été rendu à
titre gratuit ni qu'il a été rendu à titre onéreux a priori il y a
possibilité aussi bien d'un des cas que de l'autre”.

V. ESMEIN : Cour. doct. 1955-1956. P. 305

V. aussi : TAFTE : thèse, op. Cit. 1921, P. 30

١٧٥ — والرأى الصحيح فى نظرنآ هو وجوب قىام الناقل بأثبات
أن النقل قد تم مجاملة . (١٧)

ونقدم فى رأبنا عدة أسانيد :

أولآ ذكرآ من قبل أن اثبات المجاملة لبست شرطآ لا ينطبق دونه
قواعد المسئولية عن الأشياء فى نقل الأشخاص الذى يتم بغير عقد وهو
النقل المجانى .

ولما كان شرط تطبيق هذه المسئولية يقتل فى ضرورة اثبات الضرور
مساهمة الشيء فى أحداث الضرر ، فإنه يقع على عاتق الناقل — على
مضى قىام الراكب بهذا الإثبات — أن يثبت أن النقل قد تم مجاملة وذلك
إذا أراد التخلص من المسئولية المثار إليها . فالنقل بتمسكه باعتبار النقل
كذلك ، فإنه يكون قد أثار بذلك وسيلة دفاع . (١٨)

ثانيا : ويكفى أن نعرف أن محكمة النقض الفرنسية فى تناولها عدم
استفادة الراكب مجاملة من قواعد المسئولية عن الأشياء ، كانت تتحدث
فى مبحر أحكامها عن تحديد نطاق قواعد المسئولية تلك .

نقد ذكرآ فى أحكامها المتعلقة بالنقل مجاملة ، أن قرينة المسئولية
المخصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ ، قد وضعت على عاتق حارس
الشيء لحماية من أصابه ضرر من شيء لم يشترك فى استعماله ، ومن ثم
لا يستفيد منها من أخذ مكانه فى السيارة بموجب عقد ، حيث تكفل قواعده
حماية كافية للضرور ، وكذلك لأيجوز الاستفادة منها من جانب من أخذ
مكانه فى السيارة على سبيل المجاملة .

(١٧) انظر فى اللغة المصرى : محمد لبيب شبيب ، رسالته فى المسئولية من الأشياء
رقم ١٦٩ ، ص ١٨٨ — ١٨٩ . وقد ذكر مبررات ذلك .

ومن اللغة الفرنسية :

RODIERE : dr. transp. t. 3 fasc. 1, 1960, P. 149, n° 1309-
MARTY et RYNAUD : dr. Civ. 1962, t. 2, oblig., P. 463, n° 437-
MAZERE : thèse op. Cit, Toulouse, 1960, P. 497

وبرى التزام الإدارة بالتبث مجاملة النقل .

CABY : Cour. doct. 1966-1967, P. 42

POUPARD : These op. Cit, 1963, P. 7.

REVAULT : "transport gratuit" BULL. trans. 1950 363

ومن هنا نستطيع أن نستخلص أن الاشتراك في استعمال السيارة لا يؤدي في حد ذاته ، الى استبعاد النص السابق ، بل يشترط لى يؤدي الى هذه النتيجة ، أن يتم بموجب عقد ، ونظرا لعدم وجود عقد في النقل المجاني ، فإنه يشترط ، كما يتضح من احكام النقض الفرنسية ، حتى يتم استبعاد النص السابق من نقل لا ينطوي على عقد ، ان يتم الاشتراك في الاستعمال على سبيل المجاملة .

وعليه ، فإنا نستطيع القول ، بأنه اذا ما ثار نزاع في خصوص هذا الفرض الأخير ، فإن الأصل يتمثل في تطبيق المادة ١/١٣٨١ (١٧٨ مدنى مصرى) وعلى الناقل اثبات صفة المجاملة التى تمنع ، بموجب قضاء النقض الفرنسية قبل سنة ١٩٦٨ ، تطبيق هذا النص .— لأنه اذا كان الضرور مكلفا باثبات أركان المسؤولية فإن لا يتحمل عبء اثبات موانعها . (١٨)

أن النطاق العام لتطبيق قواعد المسؤولية عن الاثنياء ، يتحدد أصلا بمجال الضرر الذى يصيب شخص من جراء فعل شيء خاضع للحراسة . ويستطيع الحارس التخلص من المسؤولية اذا اثبت أن الركاب الضرور في الحادث ، قد اشترك في استعمال الشيء على سبيل المجاملة . « ان استبعاد المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسي (١٨٧ مصرى) من النقل مجاملة يعتبر استثناء » (١٩) .

ثالثا : اذا كان اشتراك الضرور في استعمال الشيء لا يؤدي — اذا لم يتم بموجب عقد — الى استبعاد المسؤولية عن الاثنياء الا اذا كان قد تم مجاملة ، فإن لا يؤدي الى هذه النتيجة — حتى بالرغم من عدم وجود العقد — اذا كان قد تم بمقابل غير نقدى .

وترتيا على ذلك ، وباعتبار أن المجانية (المجانية الكاملة) استثناء وبالتالي لا يمكن أن تفترض ، فإنا نتساءل : لماذا لافتراض أن النقل

(١٨) انظر : محمد نبيب شلب ، المرجع السابق ، ص ١٨٨ ، رقم ١٦٩ .

(١٩) في هذا المعنى : SAVATIER : note, J. C. P. 1955-2-8510- note, D. 1958, P. 385.

SIOUFI : op. Cit. P. 95, n° 56

PONSARD : note, op. Cit.

المجانى مالياً مد تم بمقابل من طبيعة أخرى ولم يتم مجاملة بحيث تنطبق
تواعد المسؤولية عن الإثنياء وعلى النقل إثبات مجاملة النقل أو أن عقدا
يربطه بالراكب ؟ .

رابعا : نضيف الى ما تقدم ، في ضرورة قيام النقل بإثبات مجاملة
النقل ، أنه من الصعوبة بمكان إلغاء مثل هذا العبء على سائق المضرور ،
خاصة وأن الأمر متعلق بنية المجاملة وهي أمر نفسى لدى الناقل يصعب
على المضرور اثباته ان لم يخلو الأمر من الاستحالة .

خامسا : وتأكيدا لما تقدم ، في نفي إثبات الراكب لعملة المجاملة
في النقل ، فإن التزام الناقل بذلك يتفق مع اتجاه القضاء الفرنسى في
السنوات الأخيرة نحو ضمان حصول المضرور في النقل مجاملة ، على
تعويض ، والذي يتجسد بجلاء في تضييقه لفكرة النقل مجاملة بإيجاد فكرة
النقل المصلحى والتوسع فيها ، ليشمل المصلحة الادبية ، ويبرز أيضا
بصورة واضحة فيها أوجده التفتش من تسهيل على الراكب مجاملة في
إثبات خطأ الناقل وإيجاد فكرة الخطأ الواقعى في سنة ١٩٦٢ .

١٧٦ - ولقد جاء قضاء التفتش الفرنسى على هذا النحو ، وقالت
بالالتزام الناقل بإثبات صفة المجاملة في النقل ، وقد أكتفت ذلك بالاضافة الى
حكمها في ١٦ فبراير ١٩٥٦ (٢٠) ، في حكم آخر شهير في ١٤ مارس ١٩٥٨ (٢١)
والذى جاء فيه أن المدعى عليه في دعوى تتلخص على المادة ١/١٣٨٤
يثير ، عندما يحتج بأن الضرر قد أصاب الراكب أثناء نقله مجاملة ، فلما
يهدف الى التخلص من المسؤولية بقوة القانون التى تقع على عاتقه ، وعليه
ان يثبت مجانية (المجانية الكاملة) النقل المذكور وليس على المدعى أن
يثبت أن النقل قد تم لمصلحة الناقل .

CASS. Civ. 16-11-1956.

(٢٠) مشار اليه فيما سبق ص ٤١

CASS. Civ. 14-3-1958.

(٢١) مشار اليه فيما سبق ص ١٥

وق نفس المعنى :

CASS. Civ. 13-1-1960 : BULL. Civ. 1960-2-22, n° 35

CASS. Civ. 17-1-1960 : BULL. Civ. 1960-2-44, n° 69

CASS. Civ. 14-1-1963 : BULL. Civ. 1963-2-81, n° 82

CASS. Civ. 20-1-1965 : BULL. Civ. 1965-2-36, n° 52

CASS. Civ. 24-2-1966 : BULL. Civ. 1966-2-189, n° 263

ويقدم الناقل بهذا الإثبات ، بجميع الوسائل ومنها شهادة الشهود ، وعلى قضاء الموضوع أن يمكن النقض من ممارسة رقابتها على هذه التكييف .

١٧٧ - وفي النهاية ، فإنه لم تعد لتلك المسألة قيمة تذكر في فرنسا ، مع قول القضاء بها بتطبيق قواعد المسؤولية عن الأخطاء بالنسبة لدموى الراكب المصاب في الحادث ، لانه بهذه النظرة ، فإن نظاما واحدا للمسئولية يخضع له اليوم في فرنسا ، من الناحية القانونية ، ناقل الأشخاص دون عقد نقل . ومن الناحية الواقعية مع وجود هذا المقد .

وبالرغم من زوال قيمة بحث المسألة المتعلقة باثبات بجملة النقل ، فيما يتصل بالمسئولية في فرنسا ، فإننا نؤكد أن هذه القيمة لما تزل ساقية فيما يتعلق بالاستفادة من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري ، في فرنسا .

الفصل الثالث

الاحتجاج على الورثة بمجانبة النقل

١٧٨ — لقد تراءى لمحكمة النقض الفرنسية أنها قد حست بحكمتها الصادر في ٢٧ مارس ١٩٢٨ ، والتي قررت بمقتضاه مبدأ مؤداه حرمان الراكب مجاملة من الاستفادة بقواعد المسؤولية عن الأشياء ، الجدل الذي ثار حول نظام المسؤولية الذي يجب أن يخضع له الناقل مجاملة الأمر الذي نشك فيه .

ونظرة آلى هذا الحكم ، يبدو للوهلة الأولى — من حيث الظاهر — أن ما جاء به من حيث عدم الاستفادة من المسؤولية من الأشياء في النقل مجاملة يقتصر فقط على الراكب المضرور الذي يباشر دعوى التعويض ضد الناقل ، مما يفترض معه — على سبيل الاستنباط — أن هذا الحكم قد أجاز ضررا لورثة هذا الراكب حال وفاته الاستفادة بقواعد المسؤولية طلقا .

والواقع ، أنه يتضح من تنص أحكام القضاء الفرنسي ، أن الأمر غير ذلك بيقين .

١٧٩ — تحديد المشكلة :

راكب على سبيل المجاملة ، أصيب في حادث وقع أثناء نقله مما أدى الى وفاته . قام الورثة برفع دعوى بالتعويض .

ويثور التساؤل في هذه الحالة : هل يمتد ما جاء به حكم النقض الفرنسية المذكور بشأن عدم الاستفادة بقواعد المسؤولية عن الأشياء ليشمل — الى جانب الراكب — الورثة الذين يباشرون دعوى التعويض ؟

وبعبارة أخرى ، اذا كان يتمتع على الراكب مجاملة التمسك بالمادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) فهل يتمتع على الوارث ايضا أن يباشر دعواه بالتعويض على اساس هذا النص بحيث يتعين عليه — مثل المضرور الاصلى — أن يثبت خطأ النقل أم أنه يجوز له ذلك ؟

لا يمكننا في الواقع اعطاء اجابة شافية على هذا التساؤل ، بل انها لن تكون كذلك ، الا اذا بحثنا أولا عن الأسس التي استندت اليها التقضي الفرنسية في ثولها بعدم استفادة الراكب مجاملة بقواعد المسؤولية عن الاشياء ، لنتمسك من خلال ذلك الى معرفة امكانية تطبيقها وآثاره بالنسبة لورثة المضرور المتوفى .

محكمة النقض الفرنسية قد استندت في حكمها المشار اليه اتنا الى عدة افكار نذكرها بايجاز :

- ١ — قبول المخاطر .
 - ٢ — الاشتراك في استعمال الشيء مجاملة .
 - ٣ — مجانية الخدمة المؤداة .
- ونفصل ما اجبلنا .

١٨٠ — (١) قبول المخاطر :

وفحواها انه لا يجوز للراكب مجاملة الاحتجاج ضد ناقله بقواعد المسؤولية من الاشياء لانه ركب السيارة وهو على علم بالمخاطر التي سوف يتعرض لها . وعلى هذا الأسس قد يقال بحرمان الوارث من التمسك ضد الناقل بقواعد المسؤولية تلك ، لانه لا يجوز له ان يطالب بالاستفادة من قرينة تنازل عنها ضمننا المضرور المتوفى الذي قبل المخاطر عن نفسه وعن هذا الوارث ايضا .

ولكن فلك لا يمكن قبوله اذ كيف يتم تصور قبول الراكب المضرور للمخاطر باسمه وباسم ورثته ؟ خاصة وأن قبول المخاطر (مالم يكون خطأ من المضرور) يعتبر أمرا شخصيا لا يحتج به على المضرور كما سنرى فيما بعد . كذلك فان قبول المخاطر ليس تصرفا قانونيا كما يوحى التصور الذي طرحناه .

والى هنا فاننا نستطيع القول ، بأنه يجوز للوارث التمسك ضد الناقل بقواعد المسؤولية عن الاشياء .

هذا القول يتأكد سنظريا على الاقل — اذا ما عرضنا للامر في نطاق فكرة الاشتراك في استعمال الشيء مجاملة .

١٨٢ - (٢) الاشتراك في استعمال الشيء مجاملة :

لقد استندت محكمة النقض الفرنسية في توليها بعدم استنفادة الراكب مجاملة من المسؤولية عن الأشياء - كما سنرى فيما بعد - الى ان المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي قد وضعت لحماية اشخاص اصابهم ضرر من شيء لم يشتركوا في استعماله ، وانه لا يجوز ان اشتركوا في استعمال شيء على سبيل المجاملة ، القسك ضد هارسه بقواعد المسؤولية عن الأشياء .

واذا ما طبقنا ذلك على الوارث ؟ فانه من الصعوبة القول بتطبيق هذا الحظر على نفس الاساس بالنسبة له ، أي بدعوى اشتراكه في استعمال الشيء مجاملة . فعلى أي اساس نقول بهذا الاشتراك بالنسبة للوارث ؟ وعلى ذلك فانه يجوز له القسك بهذا النص لأنه لم يشترك في استعمال الشيء .

وعلى الرغم من ان خلاصة ما تقدم تتمثل في أنه يجوز للوارث الاستنفاد من المسؤولية عن الأشياء لأنه لم يقبل المخاطر ولم يشترك في استعمال السيارة مجاملة ، فالتنا لا نوافق على هذا التعليل .

اذ أن ذلك القول وهذا الاشتراك سيكون موضعاً لانتقاداتنا فيما بعد باعتبار كل منهما حجة استندت اليها النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ للقول بعدم استنفادة الراكب مجاملة من المسؤولية عن الأشياء .

وعلى ذلك ، فانه ليس أمامنا سوى عرض المشكلة على ضوء اساس آخر لعدم استنفاد ذلك الراكب من المسؤولية المذكورة ، ونقصد به محتاجة الخدمة المؤداة .

١٨٣ - (٣) مجاملة الخدمة المؤداة :

فيما يتعلق بأسباب عدم تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة ، سوف نرى فيما بعد أن السبب الحقيقي لذلك كان يكن في مجاملة هذا النقل . وبغض النظر عن انتقاداتنا لذلك أيضا .

١٨٣ - وهو أمر سوف نعرض له فيما بعد - فالتنا نعود مرة أخرى الى المشكلة محل الدراسة . فإذا كان سبب حرمان الراكب مجاملة من الاستنفاد بقواعد المسؤولية عن الأشياء يكن في مجاملة النقل فالتنا نسأل عن أثر ذلك بالنسبة لورثة هذا الراكب ؟

اجابة على هذا السؤال ، انه ليس امانا سوى اللجوء الى احكام القضاء الفرنسى : حتى يتسنى لنا الوقوف على ما تقرره بصدد المسئلة محل الدراسة .

ونستعرض فى ذلك اتجاهين : اتجاها يرى عدم الاحتجاج بالمجانبة على الوارث الذى يباشر دعواه بالتعويض بصفة شخصية باعتباره مضرورا اصليا واتجاها يرى الاحتجاج بها على الوارث بصفة عامة .

١٨٤ - الاتجاه الاول : عدم الاحتجاج بمجانبة النقل على الوارث الذى يباشر دعوى التعويض باعتباره مضرورا اصليا :

يتمثل مضمون هذا الاتجاه فى عدم الاحتجاج بمجانبة النقل هى النقل على الوارث الذى يباشر دعوى التعويض ضد الناقل عما اصابه شخصا من ضرر . فاذا كانت مجانبة النقل هى اساس حرمان الراكب بمجانبة من الاستفادة بقواعد المسؤولية عن الاشياء ، فان الوارث الذى يباشر دعوى التعويض لا يستفيد من هذه المسؤولية - مثل الراكب المتوفى - اذا كان يباشر هذه الدعوى باعتباره وارثا . اما اذا كان يباشرها ليس باعتباره وارثا وانما باعتباره مضرورا اصليا عما اصابه من ضرر بصفة شخصية ، فانه يكون له التمسك بقواعد المسؤولية عن الاشياء .

وقد عبرت عن ذلك بعض احكام القضاء الفرنسى .
فقد قضت احدى المحاكم الفرنسية بان دعوى التعويض التى تباشرها ارملة المتوفى ضد الناقل تكون مقبولة اذا كانت تباشرها ليس باعتباره وارثه لزوجها وانما بصفته الشخصية للحصول على تعويض عما اصابها من ضرر مادي وادبي . وقالت المحكمة بان الناقل لا يستطيع ان اصابها من هذه الازمة بان زوجها كان راكبا على سبيل المجاملة لان الاحتجاج بمجانبة النقل لا يكون الا بالنسبة للراكب المضرور نفسه . (١٧)

واستندت المحكمة لمما قضت به الى عدة حجج نوجزها لمما يلى حسبها ورد فى حيثيات حكمها :

TRAB. Civ. DE PERIGUEUX : 18-1-1935 : D. H. 1935, (٢٧)
P. 174.

١ - من أزمة المضرور المتوق تتقاضي باسمها الشخصى عبا أصابها من ضرر مادي وأدبي وليس باعتبارها من الورثة ، ومن ثم فإن دعواها الشخصية هذه تختلف تماما عن دعوى زوجها المضرور .

٢ - إما كان سند القضاء في حرمان (المضرور المباشر) من المسؤولية من الأشياء باطل في اشتراكه في استعمال الشيء مجاملة وقبوله للمخاطر ، فإن هذا الحرمان لا يسرى على الأرملة التي تتقاضي بصفتها الشخصية ، حيث لا تدخل في طائفة زوجها الراكب لعدم اشتراكها في استعمال السيارة ولعدم قبولها المخاطر .

٣ - أن هذه الأرملة تعتبر من الغير بالنسبة لواقعة النقل .

وكان قضاء محكمة استئناف ديجون في ٧ نوفمبر ١٩٤٠ في نفس الاتجاه أيضا ، ورددت تقريبا نفس الأسباب ، وجاء في حكمها أن الدعوى المرفوعة من أرملة المضرور في حادث ، بتعويض الضرر الذي أصابها شخصيا من جراء وفاة زوجها ، أنها تختلف أساسا عن تلك الدعوى التي تنشأ لصالح المضرور بتعويض الضرر الذي أصابه . ومن ثم فإن شروط ممارسة الدعيين تبقى مستقلة دون علاقة . وأضافت المحكمة أنه إذا كان الحادث الذي أدى إلى الوفاة قد نتج عن شيء غير حي ، خاصة سيارة ، فإن الأرملة لها الحق في التمسك ضد الحارس بقرينة المسؤولية المتصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ دون الاعتراض بأن المضرور الذي يتقاضى بنفسه من أجل تعويض لا يجوز له التمسك بها بسبب اشتراكه في استعمال الشيء مجانا . (٣٢)

وفي تقديري ، فإنه في ظل نظام المسؤولية التقصيرية الغائية على أثبات الخطأ - على غرض التسليم باعتبار مجانية الخدمة والعسالة أساسا له - يتمين حرمان وارث الراكب المضرور أيضا من التمسك بقواعد المسؤولية عن الأشياء أيا كانت صفته في مباشرة دعوى التعويض .

فيالإضافة إلى ما سوف نذكره من مبررات لذلك في نطاق عرضنا للاتجاه الثاني . فإنا نستند إلى اعتبار هام يثبت أن علة استبعاد المسؤولية عن الأشياء أنها تكن - في نظر أنصار ذلك - في اعتبار قائم

Cour d'app. DE DIJON : 7-11-1940 : D. Crit. 1942-2-142 (٢٢)
note, J. FLOUR

وانظر من القته : محمد لبیب شنب ، رسالته ، ص ١٨٩ ، رقم ١٢٠

في جانب الحارس المسئول ، ومن ثم فان استبعاد هذه المسئولية لسبب يتوافر في جانب المسئول يجب الا يتغير بتغير المطالب بالتعويض .

ولكن ليس معنى ذلك تاييدي للحصل برمته : تطبيق المسئولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ ومريان ذلك على الضرور المباشر وورائه . ذلك انني من انصار تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة . فبالاضافة الى مبررات سوف اذكرها دعامة لذلك ، فان تطبيق نظام المسئولية عن الاشياء من شأنه أن يجنبنا الكثير من المشكلات ومنها الاحتجاج على الورثة بمجانية النقل . وسوف نتولى تفصيل ذلك بعد مرض الاتجاه الثاني .

١٨٥ - الاتجاه الثاني : الاحتجاج بمجانية النقل على الوارث بصفة عامة :

ومضمون هذا الاتجاه انه اذا كان لا يجوز للراكب مجاملة التمسك ضد الناقل بقواعد المسئولية عن الاشياء فان الأمر لا يختلف ايا كان الضرور الذي اقام الدعوى .

وقد أكدت هذا الاتجاه محكمة استئناف بورجو (٢٤) بقولها :

« انه اذا كان قضاء النقض واضحا في ان الناقل مجاملة لا يكون مسئولا بسبب حمل التبعة ، ولكن من خطئه ، فانه من المتعين اثبات خطأ الناقل ايا كان الشخص الذي يباشر دعوى التعويض » .

وجاء في نفس الاتجاه ان محكمة استئناف اكس (٢٥) بتاريخ ٩ نونيه ١٩٤٢ وحاصل قضائها هذا ولاشك في ان الراكب مجاملة لا يستطيع التمسك بقرينة المسئولية المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ مدني وانه لايمكنه الحصول على تعويض من الحارس الا باثبات خطأ ينسب اليه وفق المادتين ٦٩٨٢ و ١٢٨٢ مدني . وقالت المحكمة ان هذه القاعدة تنطبق سواء تعلق الامر بدعوى تعويض كان الضرور قد اقامها بنفسه وبدعوى اقامها بصفة شخصية بعد وفاته أحد ورثته .

اما بالنسبة لاسانيد المحكمة فيها ذهبت اليه ، فانها بعد ان ذكرت القاعدة العامة بشأن عدم استفادة الراكب مجاملة من قواعد المسئولية عن

Gour d'app. DE BORDEAUX 3-1-1936 : D. H. 1936, (٢٤)
P. 103

Cour d'app. D'AIX : 9-6-1942 : J.C.P. 1943-2-2164 (٢٥)

للأشخاص ومجرات تلك من حيث قبول المخاطر والاشتراك في استعمال السيارة وإن الأمر لا يختلف بالنسبة لدعوى التعويض القائمة من قبل الوارث ، لا بصفتها هذه ، ولكن بصفتها الشخصية باعتباره مضرورا أصليا . قالت في تبرير قضائها : أنه بالنسبة للقرينة التي يريد هذا الوارث الاستناد منها ، فإنه يحتج عليه بالقواعد التي تحكم مسئولية المسالك الذي يقود سيارة في حالة نقل مجاني ، وإن الأرملة التي أصابها ضرر من جراء الحادث الذي أدى لوفاة زوجها لا يمكن أن يكون لها حق أكثر من الراكب المتوفى ، لأنه قد قبل مخاطر الشيء الخاضع للحراسة وأن ذلك قد تم بالنسبة له وبالنسبة لمن يصاب بضرر من جراء حادث وقع خلال النقل مجاملة .

وواضح أن المحكمة قد استندت ، بالإضافة لقبول المضرور للمخاطر باسمه وباسم ورثته ، إلى أنه لا يجوز أن يكون للخلف حقوق أكبر من المضرور نفسه .

وعلى نفس النظرة جاء قضاء استئناف ليوج أيضا بتاريخ ١٣ يوليو ١٩٤٢ (٢٦) وأضافت إلى ما سبق أسانيدا أخرى نذكرها كما وردت في حيثيات حكمها المذكور :

« حيث أن ممارسة الدمويين (دعوى الخلف كورثة ودمواهم بصفتهم الشخصية) لا يمكن أن تكون مختلفة ، وأن المبدأ الذي لا يجوز باختصاص للمنفول مجاملة الاحتجاج بقرينة مسئولية الحارس يجب أن تنطبق على الدمويين ، سواء أقيمت من الأرملة باعتبارها وارثة للمضرور أو بصفتها الشخصية » .

« وحيث أنه - إذا كان المنقول مجاملة محروما من امكانية الاحتجاج بقرنيه المسئولية التي تقع على علق حارس السيارة ، وأن ذلك يسبب مجانية النقل وخدمة مؤداة مجاملة للمنفول ، فإن هذا الوضع الناتج من مجاملة الحارس له أثره ، ليس فقط على الدموى التي يقيمها المضرور نفسه أو التي يقيمها ورثته ، ولكن أيضا على الدموى الشخصية التي يقيمها الآخرون الذين لا يستطيعون انكار مالبسات الحادث » .

ومن تنعى هذه حيثيات ، يمكننا إجمال أسانيد هذا القضاء فيما يلي :

Cour d'app. DE LEMOGE : 13-7-1942 : J. C. P. 1942-2- (٢٦)

2023

١ - أن المحكمة ذهبت إلى القول بعدم اختلاف دعوى الخلف باعتبارها وراثا عن دعواه الشخصية . يخضع للخطر المتعلق بعدم الاستناد إلى المادة ١/١٣٨٤ في أي دعوى ضد الحارس الناقل مجاملة .

٢ - أن مجاملة النقل - كأساس لعدم تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في نظر المحكمة - لا تؤثر فقط على دعوى المضرور المباشر بالتعويض ، وإنما تؤثر أيضا على دعوى الوارث التي يمارسها للحصول على تعويض عما أصابه من ضرر شخصي .

وقد تأكد هذا الاتجاه بحكم محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ١٩ فبراير ١٩٤٥ (٢٧) وكان سندها في ذلك ماثلا في أنه إذا كانت دعوى الورثة تختلف من حيث موضوعها عن دعوى مورثهم فاتها تنتج عن نفس الفعل الضار ، ولا يجوز لهم التمسك بقواعد المسؤولية عن الأشياء ولو طالبوا بالضرر الشخصي .

١٨٦ - وتقديرى ، أثنى اتفق مع محكمة النقض الفرنسية في اتجاهها هذا ، دون تبريره الذي تختلف معها فيه .

فإذا كانت قد استندت إلى ارتباط دعوى المضرور الأصلي بدعوى الورثة الشخصية من حيث نشوئهما من فعل ضار واحد ، فإننا لا نقصد من عدم موافقتنا على تبريرها هذا أن نستخلص منه - كما قال البعض (٢٨) - حجة تنيد العكس ، باعتبار أن اختلافهما في الموضوع يفرض استقلالاً بينهما يبرر هذا العكس . ذلك أن عدم إمكان احتجاج الوارث بقواعد المسؤولية عن الأشياء ضد الناقل مجاملة شأنه في ذلك شأن المضرور الأصلي إنما هو أمر لا يرتبط في نظرنا بكون أن هناك اختلافاً من حيث الموضوع بين دعوى ذلك الوارث ودعوى المضرور الأصلي يسرى أيضاً على دعوى الوارث ، وإنما الأمر يرتبط في نظرنا الأصلي لكن يقال بأن ما يسرى من خطر على المضرور الأصلي لا يتر له

CASS. Civ. 19-2-1945 : D. 1945-1-181 note, J. Flour (٢٩)

(٢٨) محمد لبيب شفيق ، رسالته ، ص ١٩٠ رقم ١٧٢ .

— ٢٢٥ —

على دعوى الوارث ، ولا يرتبط كذلك يكون أن هناك بين الدعويين ارتباطا لنشوتها عن فعل ضار واحد كى يقال بأن الخطر المفروض على المضرور الأصلي يسرى أيضا على دعوى الوارث ، وأنها الأمر يرتبط فى نظرنا باعتبار قائم فى جانب الناقل الحارس « لأدائه خدمة على مسبيل المجاملة » (٢٩) .

إن مجاملة الخدمة كأساس لعدم الاستفادة بقواعد المسؤولية عن الأشياء تحدث أثرها هذا أيا كان المدعى بالتعويض (٣٠) . وإذا كان رأينا بصدد هذه المسألة قد جاء مؤيدا لما قالت به النقض الفرنسية من حيث عدم إمكان احتجاج الورثة بقواعد المسؤولية عن الأشياء ضد الحارس الناقل مجاملة ، فإنه تأييد لحل منطقي فى نطاق نظام لمسؤولية الناقل المذكور لا يحظى بتأييدنا وهو نظام المسؤولية التقصيرية القائم على إثبات الخطأ .

EXQUERRA : "L'indépendance de l'action héréditaire (٢٧) et de l'action personnelle des ayants droit à réparation à la suite d'accidents morte de droit commun" thèse Toulouse, 1943, P. ١٩

(٢٠) انظر من انصار الاحتجاج على الوارث بمجالية النقل .

EXQUERRA : thèse, op. Cit., 1943, P. 20

LEBRUN : thèse, op. Cit. 1944, P. 75

PIANIOL et RIPERT : trait. prat. 1952. t. vi., P. 879, n° 662.

LAMBERT-FAIVRE (YV.) : (de la responsabilité encourue envers les personnes autre que la victime initiale, problème dit du "dommage par ricochet") thèse. LYON, 1959, P. 199

MEURISSE : "Les ayants vause agissent à titre personnel peuventils sa voir opposer la faute de la victime". D. 1962, chron. P. 93, notamment P. 94.

STARCK : "Pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile". J. C. P. 1970-1-2339, n° 28.

حيث يقول : أن الإصحاغ بضط المضرور المباشر على أقربيه ليس إلا صورة خاصة للظرفية العامة للعدالة بالإصحاغ ضد المضرور غير المباشر بكل ظروف الحادث »

أما ونحن من أنصار تطبيق المسؤولية عن 'الاشياء في' النقل مجاملة
لجبررات سوف نذكرها فيما بعد ، فانه ليس ثمة شك في ان ذلك من
شأنه ان يجنبنا صعوبة الاحتجاج على الورثة بمجانبة النقل لأن الامر
سيكون متعلقا بمضروور أصلى أصابه ضرر من شيء حيث يجوز له وورثته
سواء كانوا يتقاضون بصفتهم هذه أو بصفتهم الشخصية ، التمسك بقواعد
المسئولية عن الاشياء ضد حارس الشيء الذى أحدث الضرر ، لأنه عندما
يتمسك هؤلاء ، أيا كانت صفتهم أثناء مباشرتهم لدعوى التعويض ، بقواعد
المسئولية تلك فانهم لا يمارسون أمرا محظورا على سلفهم

الفصل الرابع

بدراسة ملامحة النتائج المترتبة على الخطأ التقصيري

١٨٧ - تمهيد وتقسيم :

لقد استأثر تحديد نطاق المسؤولية عن الأشياء باهتمام الفقه والقضاء في مصر وفرنسا ، خلال حقبة من الزمن ليست قصيرة ، وقد مر بتطور جاء على عدة مراحل . وانتهى به المطاف في مرحلة الاولى بتطبيق قواعد هذه المسؤولية بالنسبة لحوادث السيارات دون تفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء ، او ما اذا كان الشيء خطراً ام لا ، متحرك ام ساكن .

والغريب في الأمر ، أن تتجه محكمة النقض الفرنسية - كما هو الحال في مصر - الى اقامة تفرقة تحكيمية أخرى بصدد تطبيق قواعد المسؤولية المثلار اليها على ما يقع من السبارة من حوادث ، بين الغير الحقيقي - على حد تعبير القضاء في ذلك الحين - مثل المار وبين غيره من المضررين مثل الراكب في السيارة . وقالت بتطبيق قواعد المسؤولية تلك في الاولى دون الثانية التي اقامت في نطاقها مرة أخرى تفرقة مصطنعة لامبرر لها في نظرنا ، فميزت من جهة بين الراكب بعوض حيث وجد عقد نقل يتضمن التزاماً بضمان السلامة والراكب مجاناً من جهة أخرى حيث لا يوجد أى عقد أو أجر نقدي ، لتقيم للمرة الثالثة ، وكأنها اعتادت ذلك ، تفرقة بين النقل القائم على مصلحة للنائل وأجازت للراكب المضرور فيه التمسك بقواعد هذه المسؤولية ، والنقل مجاملة وحظرت على الراكب المضرور فيه التمسك بقواعد المسؤولية السابقة واستوجبت اثبات الخطأ ، مما ترتب عليه تسوية مركز المضرور بدليل اتجاهها الى مساعدته بعد ذلك .

ذلك انه ترتب على المسؤولية الخطئية للنائل مجاملة ، إما عدم حصوله على تعويض كامل كما سنرى حالة تصادم السيارة ، وإما عدم حصوله على تعويض كما سنرى في حالة حجية الحكم الجنائي على القاضى المدني .

وعليه فإن دراستنا في هذا الفصل ستكون كما يلي :

البحث الاول : تصادم السيارات في النقل المجانى .

البحث الثانى : حجية الأمر المفضى به للحكم الجنائى على القاضى المدني .

المبحث الأول

تصادم السيارات في النقل المجاني

١٨٨ — تمهيد وتقسيم :

ان حق الراكب مجاملة في التعويض قد ينشأ من تصادم يقع بين السيارة التي يستقلها وسيارة أخرى .

ويلاحظ أن الحق في التعويض عما ينشأ من تصادم السيارات ليس مقصوراً على الراكب مجاملة وإنما يشمل غيره من المضرورين . فإن حق المضرور المصاب في تصادم سيارتين يتحدد حسبما الموقف الذي يتواجد فيه اتجاه مرتكبي التصادم .

فقد يلحق الضرر سائقي السيارتين أو أحدهما سواء كان مائلاً في ضرر يلحق شخص كل منهما أو سيارتهما ، بحيث يقوم كل منهما بتغطية الآخر بتعويض عما أصابه .

وقد يلحق الضرر شخص آخر غيرهما ، قد يكون أحد المسارة في الطريق ، أو راكباً في السيارة حيث لا يكون السائق بهفرده غالباً وإنما يحمل معه اشخاصاً آخرين ، يربطهم بالنقل عقد حيث توجد اجرة نقدية ، وقد لا يوجد عقد أو اجرة نقدية وهي حالة النقل المجاني ، مقصوداً بالمجانيتها معناها الواسع وهو ما نطلق عليه النقل المجاني بالياً .

وثمة تساؤل يطرح نفسه : تمثل الاجابة عنه محوراً لدراستنا في هذا البحث . ومضمونه ما هي قواعد المسؤولية التي تنطبق في العلاقة بين الحارسين — على غرض أن السائق هو الحارس — وتلك التي تنطبق في العلاقة بينهما من جهة والراكب بعوض والراكب بالمجان من جهة أخرى .

المطلب الأول : قواعد المسؤولية عن تصادم السيارات في العلاقة بين الحارسين .

المطلب الثاني : تعويض المضرور في النقل بعوض ، والنقل القائم على مصلحة للنقل . في حالة تصادم السيارات .

المطلب الثالث : تصادم السيارات والنقل مجاملة .

المطلب الأول

قواعد المسؤولية الناشئة عن التصادم في العلاقة بين الحارسين

١٨٩ — قد يقع تصادم بين سيارتين ينشأ عنه ضرر يلحق بأحد الحارسين أو كليهما فإذا لم يكن أحدهما فقط هو المضرور (١) ، فإن كلا منهما قد يحاول إثبات خطأ على الآخر ، فإذا ثبت خطأ على عاتق أى منهما كان مسئولا وحده ، وعلى العكس ، يكون كل منهما مسئولا في مواجهة الآخر إذا ما ثبت خطأ على عاتق كل منهما ، إلا إذا تمكن أحدهما من إثبات سبب أجنبي .

ولكن الصعوبة تنور إذا لم يثبت شيء من هذا ولا ذاك ؟ وظل سبب الحادث مجهولا .

لقد ثار في هذا الصدد خلاف شمل الفقه والقضاء ، بين صيدة آراء انتصر من بينها في النهاية ، في فرنسا ، ذلك الاتجاه القائل بتطبيق قواعد المسؤولية من الإثبات في التصادم في العلاقة بين حارسى كل منهما .

ولعل صلة وثيقة يمكن القول بوجودها في هذا المجال ، بين قواعد المسؤولية عن الإثبات وما لاحتها من تطور بصفة عامة ثم تطبيقها في حوادث السيارات في غير حالات التصادم من جهة وبين تطبيقها في الحالات الأخيرة من جهة أخرى .

وسوف نعرض بإيجاز الملامح الرئيسية لهذا التطور .

١٩٠ — نعرف أن القضاء الفرنسى (٢) كان يطبق أول الأمر القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية في حوادث السيارات وكان يتعين على

(١) انظر : اسماعيل غنم ، المرجع السابق — المصادر — ص ٤٥٦ رقم ٢٦٠ : فرض الضرر الفرادى أو الأحدى ، حيث يجوز للحارس المضرور أن يتسك بقواعد المسؤولية من الإثبات ضد الحارس الآخر الذى لم يصبه أى ضرر .

(٢) انظر فيها بعد المسؤولية عن حوادث السيارات في فرنسا ص ٤٠٧

المضروب اذا بموجب تلك القواعد اثبات خطأ على عاتق المدعى عليه .
وانعكس ذلك بطبيعة الحال على الحوادث الناتجة عن التصادم .

ونظرا لما يترتب على ذلك من حرمان للمضروب من حقه في التعويض اذا فشل — وهذا غالب — في اثبات الخطأ ، فإنه ومع تطور القضاء بمسدد التفرقة يبين فعل الإنسان وفعل الشيء ، فقد اتجه هذا القضاء الى تطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات اذا كان لايتودها انسان . وكان يتعين على المضروب ان يثبت أن الحادث يرجع الى فعل الشيء ، الذى مثل له القضاء المذكور بكسر عجلة القيادة أو انفجار الاطارات .

وكانت نتيجة ذلك في نطاق التصادم ، ان المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى لم تكن تطبق ، الا على عاتق السائق الذى لم تساهم سيارته ذاتها دون اشتراكه في وقوع التصادم .

وانتقل القضاء الفرنسى الى مرحلة أخرى ، برفض التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء فيما يتصل بتطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء بحكم ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ (٣) .

وكان من الطبيعي اذا باعتبار السيارة من الاشياء الخطره ان تطبق قواعد المسؤولية عن الاشياء في نطاق حوادث السيارات . الا ان تفرقة اخرى قد ثبتت في خصوص التصادم على أساس معيار الخطورة ، وكان مؤدى ذلك ، باعتبار ان هذا المعيار يمثل أساسا لتطبيق قواعد المسؤولية المشار اليها ، انه اذا كان التصادم بين سيارة ودراجة بخارية مثلا ، فإنه يجوز لحارس الأخيرة فقط التمسك ضد حارس الاولى بقواعد المسؤولية عن الاشياء . وقد ترتب على هذا المعيار السابق بمناسبة التصادم ، انه اذا كان التصادم بين شئين يتسلمان بخطورة ظاهرة وملبوسة فإنه يترتب على ذلك تهاتر قرينتى المسؤولية على عاتق كل من الحارسين ، بينما تنطبق في حالة التصادم بين شئ خطير وشئ ليس كذلك ، على عاتق حارس الاول لمصلحة حارس الآخر . ولقد انتقدت هذه التفرقة . لان نص المادة ١٧/١٣٨٤ مدنى فرنسى لم يتضمن

CASS. Civ. 21-2-1927 : D. P. 1927-97

(٢)

(٣) وانظر في نقد هذه التفرقة :

TOUREN : thèse, op. Cit. 1932, P. 28

تفرقة بين الاثنياء حسب خطورتها (١) .بالإضافة الى ان فكرة الخطورة انما هي فكرة نسبية (٥) . واذا كانت تفرقة مثل هذه غير موجودة في تطبيق المسؤولية عن فعل الحيوان ، فكيف يقال بها بالنسبة للأضرار الناتجة عن الاثنياء غير الحية (٦) .

وبالتالي فان هذا المعيار قد أدى الى مفارقات بين الاحكام فيما يتعلق بالتصادم بين سيارة وعربة يجرها حيوان .

لانه من الصعوبة وضع قاعدة عامة وأن كانت اغلب الاحكام تد اعترت الأولى خطرة بالنسبة للثانية (٧) .

ثم صدر بعد ذلك حكم النقض الفرنسية في ١٣ فبراير سنة ١٩٣٠ بإلغاء كل تفرقة بين الاثنياء بصدد تطبيق قواعد المسؤولية عما تسببه من اضرار . ومن ثم فقد كان منطقياً أن تطبق في حالة التصادم حيث لم يثبت أى خطأ مع بقاء أسباب التصادم مجهولة .

الا ان هناك عدة اتجاهات نوجزها فيما يلي :

١٩١ - الاتجاه الأول : مسؤولية البادئ بالصدمة :

Système de l'agression

وكانت هذه تسمية الأستاذ اندريه تورين (٨) ، ومؤدى هذا الاتجاه القام كل مسؤولية من التصادم على عاتق حارس السيارة التي صدمت الأخرى .

وتفرعت عن ذلك تفرقة أخرى حسب طبيعة الصدمة
nature du choc وبسبب هذه التفرقة . تتهاثر الفريتان اذا كانت الصدمة تبادلية heurt récinroque . اما اذا لم تكن كذلك . بأن كانت احدى السيارتين في حالة وقوف ، فان الصدمة تكون من جانب

DEREUX : "des collisions d'automobiles ou cycles dont (١)
les causes n'ont pas été établies". L. nouv. 1930-1-P. 151-160.
notetamment P. 153.

TOUREN : thèse, op. Cit. 1932, P. 35

LARTIGUE : thèse, op. Cit. 1931, P. 123

DEREUX : op. Cit. P. 153

LARTIGUE : thèse, op. Cit. 1931, P. 25

TOUREN : thèse, op. Cit. 1932, P. 41

(٥)

(٦)

(٧)

(٨)

واحد. *heurt unilateral* - ومن ثم فإن نص المادة ١/١٣٨٤ لا ينطبق
حارس السيارة المتحركة (٩) .

وفد جنح البعض الى جانب هذا التفرع الآخر بقوله ان المادة
١/١٣٨٤ لا تنطبق على حارس السيارة الواقعة في التصادم ، لانه
لا يمكن القول بأنه قد سبب الضرر الا اذا كان وقوف السيارة يكون خطأ
في جانبه كما لو كانت واقفة في الظلام دون اضاءة (١٠) . الا ان هذا الاتجاه
كان محلا للتقد .

١٩٢ - نقد هذا الاتجاه :

١ - انه من الصعوبة بمكان تحديد من تصاب في احداث التصادم
بداية ، خاصة ونحن نتحدث عن بقاء ظروف الحادث مجهولة . ويكون
من التجاوز اذا ان تلقى على عاتق احد الطرفين في التصادم كل
الاضرار (١١) .

٢ - ان التفرع المشار اليه فيما سبق ، بصدد تطبيق المادة
١٣٨٤ مدني فرنسي ، بين السيارة المتحركة والواقفة يؤدي الى
مفارقات . لانه اذا صدمت السيارة (أ) وهي تسير بسرعة السيارة (ب)
وهي واقفة . فان حارس الاولى يتحمل كل الضرر . بينما اذا احدثت
الصدمة والسيارة (ب) تتأعب للتحرك . فاننا نكون بصدد صدمة متبادلة
ويتحمل حارس السيارة (ب) الجزء الاكبر من الضرر لان سيارته ستكون
قد اصبحت بضرر اكبر . ان اختلافا طفيفا في الواقع يؤدي بهذه الصورة
الى اختلاف كبير في الحقوق . (١٢) لانه في حالة الصدمة المتبادلة تتهافت
كلتا القرينتين ويتحمل كل منهما ما اسببه من ضرر .

١٩٣ - الاتجاه الثاني : تهاثر القرينتين :

Système de la naturalisation

ومحوى هذا الاتجاه مماثل في سقوط ما يقع على عاتق كل حارس
من قرائن ويتعين على كل منهما اثبات خطأ الآخر .

Cou. d'app. DE MONTPEILLIER : 28-2-1929 : *Gaz. pal.* (٩)

1929-2-700.

RIEDMATTEN : op. Cit. P. 35.

(١٠)

TOUREN : thèse, op. Cit. 1932. P. 42

(١١)

DEREUX : op. Cit. P. 165.

(١٢)

وقد افصحنا من هذا الاتجاه محكمة استئناف اكس (١٣) وجاءت فيها أنه في حالة التصادم بين سيارتين ، تسقط قرينة المسؤولية الذ تتل كاهل كلهن حارسيهما ويتعين تطبيق المادة ١٣٨٢ (مدنى فرنسى) وقد اشترط انصار هذا الاتجاه (١٤) أن يكون الضرر متباد bilateral . كشرط جوهري لهذا التهاثر .

فإذا كان كذلك ، فانه من المتعين اثبات الخطأ ، أما اذا كان الضرر من جانب واحد فان القرينة تقع على عاتق الطرف الآخر ، ولا يمكن القول — حيث لا توجد الا قرينة واحدة في نظرهم — بتهاتر القرينتين .

١٩٤ — نقد هذا الاتجاه :

١ — اننا لا نوافق على هذا الاتجاه ، لان وجود القرينة على عاتق احد الحارسين ليس من شأنه أن يسقط تلك التي تقع على عاتق الآخر المدمى عليه . اننا في حالة التصادم بصدد مضررين متميزين وضررين وقرينتين ، وكل منها ترتب المسؤولية .

٢ — ان القرينة المتخصص عليها في المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى ممرى) قد تقررت كي يحصل المضرور من شيء على تعويض عما أصابه من ضرر ، ومن ثم فانه ليست وسيلة دفاع للمدمى عليه .

الاتجاه الثالث : الجمع بين قرينتى المسؤولية :

١٩٥ — ومبنى هذا الاتجاه هو بقاء كل قرينة على عاتق كلا الحارسين المشتركين في التصادم بين سيارتين بحيث يجوز لكل منهما أن يتمسك بها قبل الآخر حتى يحصل منه على تعويض عما أصابه .

Cour d'app. D'AIX : 4-6-1931 : D. P. 1931-2-12 (١٣)

TOUREN : thèse, op. Cit. 1932, P. 54 (١٤)

ويقول في دفاعه من هذا النظم : انه حل عادل ومنطقي ان نقول بسقوط كلتي القرينتين في حالة التصادم ، وحتى نقرّب المسؤولية على عاتق ايها يقع يتعين اثبات الخطأ ، ومن انصار التهاثر :

JOSSERAND : "Les collisions entre véhicules et entre pré-somptions de responsabilité" D. 1935, chron. P. 41

DSCHIZEAUX : "Influence du fait de la victime sur (١٥) la responsabilité civile délictuelle". thèse GRENOBLE, 1934, P. 162.

ومن انصار هذا الاتجاه الأستاذ ديريكس (١٦) .

وتفصيل الأمر أن القرينة المتصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي (١٧٨ مدني مصري) لا تسقط ، فيما يتعلق بتطبيقاتها في حوادث السيارات بصفة عامة والتصادم بصفة خاصة ، إلا بالاثبات السبب الأجنبي . ومن هنا ، فإذا تمكن أحد الحارسين من اثبات السبب الأجنبي الذي أحدث التصادم فإن قرينة المسؤولية تقع على السائق (الحارس) الآخر وتسقط تلك التي تنقل كاهله . أما إذا تمكن كل منهما من اثبات هذا السبب الأجنبي ، تسقط كلتا القرينتين ولا مسؤولية على مائق أيهما .

أما إذا لم يتمكن أي منهما من اثبات ذلك السبب ، ولم يتمكن في نفس الوقت من اثبات خطأ الآخر ، وظل سبب التصادم مجهولا ، فإن قرينة المسؤولية تنقل كاهلهما معا ويلتزم بمقتضاها كلاهما بالتعويض الآخر عما أصابه .

وقد حسمت النقض الفرنسية الأمر بحكم ٢٤ يونيو ١٩٣٠ (١٧) وجاء فيه : « حيث أن كل حارس يفترض أنه مسئول قانونا بموجب هذا النص (١/١٣٨٤) وأنه ولم يثبت أن الحادث يرجع الى سبب أجنبي لا يد له فيه ، فإنه يلتزم بضمان التعويض » .

DEREUX : op. Cit. P. 157.

(١٦)

CASS : A notre avis, il est bien plus simple, et plus conforme à ce qu'on pourrait appeler les principes inconscients de la jurisprudence, c'est-à-dire à ce sentiment intime de l'équité qui, tantôt à l'aide de constructions juridiques de et tantot malgré elle, finit toujours par triompher, de dire simplement en cas de doute sur les clauses de l'accident, l'art. 1384, 1, oblige chacune des parties à réparer le dommage que son véhicule a causé à l'autre.

«.. la ligne droite ici, selon nous, c'est dire: en cas de collision d'origine inconnue entre deux véhicules, l'art. 1384, 1, peut être invoqué des deux côtés de la barre, et a pour effet de faire réparer par chacun le préjudice que son véhicule a causé à l'autrui". P. 160.

CASS. Civ. 24-6-1930 : S. 1931-1-121, note, ESMÉIN

(١٧)

وبالنسبة للوضع في مصر - فقد ورد في الأعمال التفسيرية (١٨) ،
ما يفيد بأنه استثناء على نص المادة ١٧٨ مدنى مصرى والخاصة
بالمسئولية عن الأشياء ، ويتصل الاستثناء بعدم تطبيق النص المذكور
بالنسبة لتصادم السيارات ، حيث يتعين إثبات الخطأ .

١٩٦٦ ب - ونرى ضرورة تطبيق ذلك النص في حالة تصادم السيارات ،
لان نص المادة ١٧٨ جاء عليها في ألفائه عبء المسئولية على حارس
الأشياء التى تتطلب حراستها عناية خاصة وكذلك حارس الآلات
الميكانيكية . وعليه فان عدم تطبيقها في هذا الصدد يمثل مخالفة قانونية
لهذا النص (١٩) .

كذلك فان السيارة تعتبر « ولاشك » في ذلك ، من الأشياء الخطرة
والآلات الميكانيكية التى عددها النص حيث يجوز للشار فى الطريق التمسك
بالقاعدة التى يقضيها النص اذا ما صدمته سيارة ، فلا يعقل ان يكون
الامر غير ذلك اذا كان الحادث قد نتج عن تصادم سيارتين واصيب فيه
حارس كلناهما حيث لا يجوز معاملة كل منهما بصورة مختلفة عن المار
فى الطريق .

ونضيف ايضا ان الامر في حالة التصادم ، لا يختلف عن اى حادث
آخر ، فالظروف واحدة حيث لم يثبت خطأ مع بقاء ظروف الحادث
مجهولة ، كذلك ، وشرط تطبيق نص المسئولية عن الاشياء كامن في اثبات
مساهمة الشئ في احداث الضرر ، فائنا في حالة التصادم نكون بصدد
مضروبين من شيئين يتسلمان بالخطورة حيث مجال تطبيق النص .

ان تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء يجب الا يختلف حسب
كيفية وقوع الحادث ونظرا لتعدد اشياء جعل منها القضاء مانعا -
في غير موضعه - امام تطبيق النص الخاص بهذه المسئولية .

كذلك فان رجوع هذه المسئولية على عاتق حادث احدى السيارات
الاشتركة في التصادم - ليس من شأنه ان يؤدي ابدأ - في نطاق ما هو
معروف من اسباب الاعفاء - الى سقوط نظيرتها التى تقع على حارس

(١٨) انظر : الأعمال التفسيرية للقانون المدنى المصرى ، ج ٢ - ص ٤٣٦ .
(١٩) انظر : اسماعيل غانم ، المرجع السابق ، ص ٤٥٧ رقم ٢٥٦ . ويرى استلفنا انه
ليس هناك سبب للقول بتفهم المسئولين ، اذ ليس هناك مصادف بينهما يمنع من
تباينهما معا .

السيارة الأخرى ، والا كانت هذه المسؤولية من الأشياء بمثابة وسيلة دفاع للحارس المدعى عليه ضد حارس السيارة المدعى ، وهذا يخالف ما خصصت له أصلا من حيلة الضرور من شيء .

إن حارس كل من السيارتين اللتين اشتركا في التصادم يجوز له التمسك ضد الآخر بقواعد المسؤولية عن الأشياء للحصول على تعويض عما أصابه .

ولكن ما هو الوضع بالنسبة لما إذا كان المصاب راكبا في السيارة ؟
نحجب على ذلك في المطلب التالي .

المطلب الثاني

تعويض الضرور في النقل بعوض والنقل القائم على مصلحة للتنقل في حالة تصادم السيارات

١٩٧ - قد يقع تصادم بين سيارتين ، ينتج عنه إصابة راكب في أحدها ليثور تساؤل من كيفية حصوله على تعويض ؟

يجب أن نفرق بين الراكب بعوض حيث يوجد عقد نقل يتضمن أجر نقدي وبين الراكب مجانا حيث لا يوجد شيء من ذلك ، لا عقد نقل ، ولا مقابل نقدي ، وأنها يوجد مقابل من نوع آخر وقد لا يوجد أى مقابل .
ونقصد بذلك النقل المصلح والنقل مجاملة .

وسوف نتناول هنا تصادم السيارات في النقل بعوض والنقل المصلح ونؤجل النقل مجاملة للمطلب القادم .

١٩٨ - تصادم السيارات والنقل بعوض :

إن التزامنا بضمان السلامة يقع على عاتق الناقل بعوض ، يعتبر من الأمور المستتقر عليها في نطاق كل من القضاء المصري والفرنسي ، حيث يلتزم الناقل بتوفير المسافر سائلا معافيا الى جهة الوصول ، ومن ثم تكون مسؤوليته عما أصاب المسافر من ضرر من جراء حادث وقع

خلال نقله ، وما على المضرور إلا أن يثبت وقوع الحادث ، ولا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية الا باثبات السبب الأجنبي الذي لا بد له فيه .

ولما كان الناقل يعرض يخضع لنظام من المسؤولية لا يختلف عملا عن المسؤولية عن الأتسياء ، فالتنا تقسمال عما اذا كان مركز الراكب يعرض يختلف اذا كانت الإصابة ناشئة عن تصادم وقع بين السيارة التي يستقلها وسيارة أخرى ؟ (١)

من الجدير القول هنا ، أنه بالإضافة الى حق الراكب المضرور الرجوع على ناقله بدموى المسؤولية التعاقدية الناشئة عن النقل، فإن له الحق في الرجوع أيضا على حارس السيارة الأخرى المشتركة في التصادم على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) .

وعليه فإن كلا منهما ، الناقل يعرض وحارس السيارة الأخرى يكون ملتزما تجاه الراكب المضرور في التصادم الذى وقع بين سيارتهما بتعويض كامل عما أصابه من ضرر ، وذلك على أساس فكرة الالتزام التضامنى .

لكن ، هل يختلف الامر في النقل المصلحى ؟

١٩٩ - تصادم السيارات والنقل القائم على مصلحة للنقل :

قد يقع تصادم بين سيارتين ، تنقل احداها راكبا لم يدفع اجسرا نقديا ، وانما للنقل مصلحة في نقله .

في هذه الحالة ايضا ، يكون كل منهما ، الناقل الذى له مصلحة في النقل (الذى اخضعه القضاء الفرنسى للمسؤولية عن الأتسياء) وحارس السيارة الأخرى ، مسئولوا على سبيل التضامن عن تعويض الراكب عما أصابه من ضرر .

(١) انظر : في تصادم السيارات والنقل يعرض : MERISSE :— note, S. 1963, P. 2, notamment P. 3

"Le recours du transport gratuit contre le tiers. auteur de l'accident" Gaz. Pal. 1966-?-186

V. aussi ESMEIN : note, T. C. P. 1962-2-12728

SAVATIER : note op. cit. notamment P. 626 (D. 1962, P. 625)

المطلب الثالث

تصادم السيارات والنقل مجاملة

٢٠٠ - تمهيد وتقسيم :

قد يقع تصادم بين سيارتين يكون المصاب فيه راكبا على سبيل المجاملة في احدها . فاذا لم يثبت خطأ أى منهما ، الناقل وحارس السيارة الأخرى ، وظل سبب التصادم مجهولا ، فان تساقولا يثور عن كيفية حصول الراكب المضرور على التعويض ؟

في هذه الحالة ، فان الراكب مجاملة لا يستطيع الرجوع على ناقله بالمادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ، مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ، ذلك حسبا جرى عليه قضاء النقض الفرنسية منذ عام ١٩٢٨ حتى نهاية عام ١٩٦٨ . وكذلك فانه لا يستطيع الرجوع على ناقله المذكور بقواعد المسؤولية الخطئية في المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١٦٣ مدنى مصرى) وذلك لعدم ثبوت خطأ في جانبه . ولنفس السبب فانه لا يستطيع ايضا الرجوع على حارس السيارة الأخرى بموجب النص السابق . ومن ثم ، وامام سد الطريق أمامه فيما يتصل بدعوى المسؤولية عن الاشياء ضد الناقل ، فانه ليس أمامه - ازاء استحالة رجوعه على الناقل باى دعوى - سوى الرجوع على حارس السيارة الأخرى بقواعد المسؤولية من الاشياء .

واذا كان ذلك ليس محلا للمنازعة ، فان ما كان محل الكثير منها هو نطاق التزام حارس السيارة الأخرى في هذه الحالة . هل يلتزم بتعويض كامل تجاه الراكب المضرور في السيارة الأخرى أم لا يلتزم إلا بالنصف ؟

لقد كانت هذه المشكلة مواكبة في نشوئها لقضاء النقض الفرنسية في ٢٧ مارس ١٩٢٨ فيما يتعلق بنظام المسؤولية الذى يخضع له الناقل مجاملة ، وحظرها تطبيق المسؤولية من الاشياء بالنسبة له ، الامر الذى رتب الكثير من المفارقات التى كان الفقه والقضاء فى غنى عنها تماما . الا أن محكمة النقض الفرنسية قد تداركت الامر أخيرا ، واجتجت المشكلة

من جذورها بحكم الدائرة المشتركة في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، حيث قالت بتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة .

وعلى ذلك ، فإنه خلال فترة انتهت بالحل الأخير سنة ١٩٦٨ وكانت بدايتها مثلثة في الحل الأول سنة ١٩٦٨ ، فإننا سوف نستعرض المراحل المختلفة والمتفرعة التي برزت بها تلك المشكلة وكيف كان القضاء في فرنسا منقسماً بين عدة اتجاهات في علاجه لها خلال تلك الفترة .

منها ما ذهب الى الزام كل من الناقل وحارس السيارة الأخرى بتعويض كامل على سبيل المناصفة . ومنها ما ذهب الى لقاء عبء التعويض على عاتق حارس السيارة الأخرى فقط ، ومنها ما ذهب أخيراً الى الزام حارس السيارة الأخرى ، دون الناقل مجاملة ينصب التعويض .
وعليه فلن دراستنا في هذا المطلب ستكون في ثلاثة فروع .

الفرع الأول

تعويض كلي على عاتق كلا الحارسين مناصفة

١-٢- — ومبنى هذا الاتجاه يكمن في أن الزاكن مجاملة ، الذي أصيب في حادث تصادم بين السيارة التي كان يستقلها وسيارة أخرى ، يستطيع الحصول على تعويض كامل عما أصابه ، وهو تعويض يتحمل حارس السيارة الأخرى والناقل عباه النهائي مناصفة .

وقد أبرزت ذلك بوضوح محكمة نانت (٢) التي قالت أن الراكب مجاملة لا يمكنه الاحتجاج ضد ناقله الذي برىء من تهمة الإصابة غير العمد ، لا بالمادة ١٣٨٢ ولا بالمادة ١/١٣٨٤ مدني ، ولكنه يستطيع مقاضاة حارس السيارة الأخرى التي دخلت سيارة الناقل في تصادم معها .

Trib. Civ. DE NANTES : 15-3-1946 : J. C. P. 1948-2-4149. (٢)
note RODIERE.

وكان ذلك بمناسبة وقوع تصادم بين سيارتين مستقل أحدهما راكب على سبيل المجاملة ، وعلى أثر اصطدامه أقام دعوى التعويض على أسس المادتين ١٣٨٢ و ١/١٣٨٤ مدني فرنسي ضد حارس السيارة الأخرى . وقام الناقل مجاملة برفع دعوى التعويض ضد حارس السيارة الأخرى أيضاً وذلك بما أصيب سيارته وتطرا لوقاة هذا الحارس ، بعد أقام ورفقه دعوى غرمة ضد الناقل لتعويضهم عما أصابهم من الحادث .

وإضافت المحكمة ، أن هذا الحارس ، يمكنه بدوره ، أن يطلب ناقل المسافر على سبيل المجاملة . بتعويض عن الضرر الذي لحقه (لحق الحارس) وقالت المحكمة أن هذا التعويض يشمل ما حكم عليه به من تعويض التزم بدفعه اتجاه المسافر .

وقالت المحكمة بالنسبة لدعوى الراكب مجاملة ضد ناقله : أن هذا الراكب لا يمكنه الحصول على تعويض على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى ، وأنه لا يستطيع أن يقاضى هذا الناقل إلا على أساس المادة ١٣٨٢ حيث يتعين إثبات خطأ في جلقه .

وقالت المحكمة : أنه لما كان الناقل قد برىء جنائيا من تهمة الإصابات غير العمد فانه لا يمكن اعتباره مرتكباً لخطأ ، ومن ثم فلا يمكن اعتباره مسؤولاً على أساس النص السابق .

وأزاء ذلك قام الراكب برفع دعوى بالتعويض على ورثة حارس السيارة الأخرى على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى .

وقررت المحكمة بمسئولية هؤلاء الورثة على أساس هذا النص طالما لم يثبت لى خطأ في جانب الراكب .

أما بالنسبة لدعوى الناقل مجاملة ضد ورثة حارس السيارة الأخرى ، فإن المحكمة قررت مسئولية هؤلاء الورثة عن الضرر الذى لحق سيارة هذا الناقل وذلك على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى .

أما عن الدعوى الفرعية لهؤلاء الورثة ضد الناقل مجاملة ، فقد قررت المحكمة مسئولية هذا الناقل على أساس النص السابق عن الضرر الذى ألم بهم من جراء التصادم وكذلك قررت مسئوليته معهم على سبيل التضامن عما حكم به عليهم تجاه الراكب مجاملة .

وقد لخصت المحكمة قضاءها فى النهاية كما يلى :

أولاً : بالنسبة لدعوى الراكب ضد ناقله وورثة حارس السيارة الأخرى :

١ - رفض الدعوى ضد الناقل على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى وقبولها مؤسسة على المادة ١٣٨٤ مدنى فرنسى ، ضد ورثة حارس السيارة الأخرى .

٢ - قررت المحكمة بناء على ذلك مسئولية هؤلاء الورثة عما أصاب الراكب من جراء التصادم .

ثانيا : بالنسبة لدعوى الناقل الاصلية والدعوى الفرعية لورثة حارس السيارة الاخرى :

بالنسبة لدعوى الناقل الاصلية : قررت المحكمة مسؤولية الورثة بتعويض عما اصاب سيارته من الضرر ، وذلك على سبيل التضامن .
اما بالنسبة للدعوى الفرعية للورثة : قررت المحكمة ، على اساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مسؤولية الناقل تجاه الورثة عما اصابهم من ضرر .

وبالاضافة الى ذلك ، فقد قررت المحكمة ايضا ضمانا على عاتقه وهو الناقل مجاملة بتعويض الورثة عما حكم عليهم به اصلا على اساس المادة ١/١٣٨٤ لمصلحة الراكب .

من تنفى هذا الحكم يتضح ان المحكمة قد اقلت - بادىء ذى بدء - عبء التعويض من الضرر الذى اصاب الراكب مجاملة في التصادم ، على عاتق حارس السيارة الاخرى ، دون الناقل مجاملة الذى رغبت دعوى الراكب ضده ، سواء كانت مؤسسة على المادة ١٣٨٢ لانتهاء الخطأ بحكم البراءة ، أو المادة ١٣٨٤ للقضاء الثابت في هذا الصدد والقائل بعدم تطبيقها في النقل مجاملة .

الا انها قد قالت - وهذه هي النتيجة التي تبخشت عن قضائهما بقسمة مبلغ التعويض في الواقع ، باجازتها لورثة حارس السيارة الاخرى؛ الرجوع على الناقل مجاملة بما اصابهم من ضرر كان ماثلا في نظر المحكمة فيما تكبده ورثة الحارس الآخر من مبالغ حكم بها عليهم لمصلحة الراكب مجاملة .

٢٠٢ - تقدير هذا الاتجاه :

١ - ان هذا القضاء يتعارض مع قضاء النقض الفرنسية في سنة ١٩٢٨ الخاص بالمسؤولية المدنية للناقل مجاملة .

٢ - كذلك فان المحكمة قد خلطت في قضائهما بشأن تواجد المسؤولية في حالة تصادم السيارات بين ما يجب تطبيقه من قواعد في العلاقة بين حارسى السيارات المشتركين في التصادم والقواعد المتعلقة بضرر اصاب شخص ثالث في هذا التصادم مثل الراكب .

وجاء هذا الخلط ، يتفسيهنا جزء من التعويض الذى استحقه الراكب مجاملة في نطاق التعويض الذى يلتزم به حارس السيارة الاخرى

على أساس المادة ١٣٨٤ في مواجهة الحارس الناقل مجاملة . وأعتبرك ، هذا الجزء كما لو كان ضرا أصاب الحارس الآخر مما يتعين رجوع الأخير به على الناقل بمجاملة ، وبالتالي فقد توصلت بذلك إلى إعطاء المضرور تعويضا كليا .

وهو تبرير لا سند له من النصوص على الإطلاق . ويكون من غير الصواب أن يلقي على عاتق الناقل مجاملة - وهو غير ملتزم بأى شيء لعدم خضوعه للمسئولية عن الأشياء ولعدم ثبوت خطأ في جانبه - التزام بالتعويض بوسيلة مصطنعة . كذلك فإن المحكمة تدفاتها أن قرينة المسئولية على عاتق حارس الشيء تلزمه بتعويض الأضرار المباشرة الذي تسبب الشيء في أحوالها والتي لا يدخل فيها - بالرغم من دخول الضرر الذي أصاب أصحاب سيارة الحادث الآخر وورثته في نطاقها - التعويض المستحق على الحارس الآخر لمصلحة الراكب المضرور (٣) .

وعلى الرغم من هذه الانتقادات ، فقد قالت به محكمة النقض الفرنسية في حكم ٣٠ يونيو ١٩٦١ (٤) حيث قضى من جانبها بأنه بالنسبة لتصادم بين سيارتين ظلت ظروفه مجهولة ، فإن السيارتين اشتريتا في أحداث الضرر وأن التعويض يقع مناسفة على عاتق مالكى السيارتين .

وكان ذلك في قضية تتلخص وقائهما في وقوع تصادم بين سيارتين للنقل ، كانت أحدهما تحمل بترولاً . وترتب على هذا التصادم سبيلان البترول على الطريق مما جعله منزلقا - ونتج عن ذلك انزلاق دراجة بخارية Scooter كان عليها راكبان هما الزوجان MARIANI الأمر الذي أصابتهما ، ورتعت دعوى التعويض .-

وقررت محكمة النقض الفرنسية إلزام حارسيهما بتعويض نصف الضرر على أساس أن سبب التصادم بقى مجهولا وأن كلتا السيارتين قد ساهمت في أحداث الضرر بالزوجين .

وقالت : أن الحارس لا يكون مسئولا بصورة كلية من الضرر إلا إذا كان الشيء الموجود في حراسته قد تسبب في أحداثه كله وبمفرده .

كذلك - وعلى حد تعبير المحكمة - فإن الدين ينقسم على أساس الرؤوس par tête بين الحراس المختلفين لعدة أشياء .

RODIÈRE : note, op. Cit.

CASS. Civ. 30-6-1961 : J. C. P. 1961-2-12386

(٣)

(٤)

٢٠٣ - فقير هذا الاتجاه ؛

ان هذا الاتجاه يتعارض في الواقع مع تضياء النقص الفرنسية بخصوص استعداد النقل مجاملة من المسؤولية عن الاشياء ، اذ كيف يقال بانقاء تعويض نصف الضرر على عائق النساقل مجاملة ولم يثبت في جانبها اى خطأ لان اسباب الحادث مجهولة ؟

الفرع الثانى

تعويض كامل يقع على عائق حارس السيارة الأخرى

٢٠٤ - ومناطق هذا الاتجاه كما ذهبت محكمة مونتير (٥) ، الزام حارس السيارة الأخرى ، التى دخلت في تصادم مع السيارة التى يستلها الراكب مجاملة ، بتعويض كامل تجاه الآخر .

وقالت المحكمة المذكورة في ايضاح ذلك انه في حالة التصادم بين سيارتين حيث لا يعفى اى من الحارسين الا اذا اثبت أن سببا اجنبيا غير متوقع وغير ممكن دفعه ، كان السبب الوحيد للتصادم ، فان كل واحد منهما يلتزم بتعويض كل الضرر الذى أصاب الآخر اذا كان قد ترتب على اطلاق سيارتهما أو على اصابتهما ضرر شخصي مباشر لكل منهما . وأضافت المحكمة ، أن الامر غير ذلك - لعدم وجود رابطة السببية المباشرة - بالنسبة للتعويض الذى يدفعه للغير المضرور من التصادم ، وان هذا التعويض يجد مصدره في قرينة المسؤولية التى تقع على الحارس في مواجهة المضرور . وقالت انه اذا كان المضرور راكبا على سبيل المجاملة في سيارة دخلت في تصادم مع سيارة أخرى فان حارس هذه السيارة الأخرى لا يستطيع الرجوع بجزء quote - part من التعويض الذى يقع على عاتقه الا اذا اثبت على عائق النساقل مجاملة خطأ وفق احكام المادة ١٣٨٢ مدنى .

وقد ابرزت هذا الاتجاه بوضوح ، محكمة استئناف ليون بحكم ١١ يونيه ١٩٦٤ (٦) وقالت فيه : انه في حالة تصادم السيارات الذى

Trib. Civ. MOUTIERS : 5-6-1966 : J. C. P. 1965-2-8983 (٥)
Cour d'app. DE LYON : 11-6-1964 : Gaz. Pal. 1964-2-358- (٦)
J. C. P. 1965-2-14377, note, MARTIN

وفي نفس المنى ؛
Cour d'app. DE LYON : 12-11-1964 : Gaz. Pal. 1964-2-480-
حيث قالت بمسؤولية حارة السيارة الأخرى وهذه .

• يصاحب خلاله راكب على سبيل المجاملة - وعلى أنه لم يثبت أى خطأ على عاتق أحد وأن الناقل مجاملة غير مسئول في مواجهة المضرور المنقول ، فإن حارس السيارة الأخرى المسئول في مواجهة المضرور باعتباره حارسا - لا يستطيع الادعاء بأنه لا يلتزم الا بتعويض نصف الضرر ، بحجة أنه لا يستطيع الرجوع على الناقل .

واستندت المحكمة الى عدة أسانيد نستخلصها من حيثيات الحكم وهي:

١ - طالما لم يثبت أن خطأ سبب التصادم يقع على عاتق حارس السيارة الأخرى أو على عاتق الناقل ، فإن الضرر الذي لحق حارس السيارة الأخرى يفترض أن سيارة الناقل قد سببته بمفردها . أما الضرر الذي أصاب الراكب مجاملة وحارس السيارة التي كان بها فقد نتج فقط عن فعل السيارة الموجودة في حراسة الشخص الآخر .

ورببت المحكمة على ذلك - أن الأمر يتعلق بأضرار مخطئة لها ادعاء متبصرة - وأنه في حالة عدم ثبوت أن سببا اجنبيا قد ساهم في احداث هذه الاضرار . فليس هناك محل لمسألة الخطأ المشترك أو تزامم الأخطاء . وأن كل حارس يكون ملتزما - دون إمكان الرجوع - بتعويض كامل عن الاضرار التي ترجع الى فعل الشيء الخاص به .

٢ - أن حارس السيارة الأخرى يلتزم بتعويض الراكب مجاملة في سيارة الناقل بتعويض كامل ولا يستطيع دفع ذلك - كي يلتزم بالنصف - بأنه ليس له حق الرجوع على الناقل . لأن ذلك يرجع الى أن الحلول يقع بالنسبة أن يلتزم مع آخرين أو عنهم وله مصلحة في الوفاء . ومن ثم فإنه - ونظرا لأن التعويض الكامل على عاتق حارس السيارة الأخرى يعتبر دينه الناشئ عن فعل سيارته وليس ديننا يلتزم به مع آخرين أو عنهم - فلا يوجد حلول لعدم توافر شروطه ، لأننا بمسند مدين واحد .

أن حارس السيارة الأخرى ، يسأل عن تعويض كل اتجاه الراكب مجاملة في سيارة أخرى باعتباره حارسا لشيء أحدث ضررا للغير دون أعمال لفكرة الحلول .

٣ - واستندت المحكمة أيضا في إلزامها حارس السيارة الأخرى بتعويض كامل الى فكرة قبول المخاطر وتالت : أنه اذا كان الراكب مجاملة قد قبل مخاطر نقله وأنه لا يستطيع بناء على ذلك أن يطالب ناقله بتعويض

الا بابت خطئه ، فانه ، اى الراكب مجاملة ، لم يتبل مخاطر السيارة الاخرى التى اشتركت فى التصادم مع السيارة التى يركبها .

وقد استقرت على هذا الاتجاه عدد من محاكم الاستئناف (٧) ، مخالفة بذلك حكم النقض الفرنسية الذى صدر فى تاريخ سابق عليها (٩ مارس ١٩٦٢) متضمنا - كما سنرى فى الفرع الثالث - اتجاها يخالف هذا الاتجاه الذى استقرت عليه .

وقد دافع الاستاذ ودرى (٨) عن هذا الاتجاه بقوة . فى نطاق تعليقه على حكم استئناف انجير بتاريخ ٧ مارس ١٩٦٧ والذى جاء فيه :

١ - ان الفصل بين اسباب الحادث من حيث آثارها القانونية يؤدي الى نشوء ديون منفصلة .

٢ - انه ، وكما يحصل فى وقوع حادثان : احدهما يضع النازل والراكب فى مواجهة بعضهما . والاخر يضع الراكب والفر فى مواجهة بعضهما ايضا ، فان النتائج المترتبة على كل واحد منهما يجب ان تنظم دون اعتبار لظروف الآخر .

ويقول الاستاذ دورى فى تعليقه على الحكم : ان هذا يؤكد فكرة مؤداها ان فاعل الضرر يلتزم بتعويضه كله ، لانه سببه كله ، وان عدم امكان رجوع احد فاعلى الضرر بعد ان قام بتعويض المضرور يجب الا يؤثر على التعويض الذى ينتظره المضرور .

٢٠٥ - تقدير هذا الاتجاه :

ان هذا الاتجاه غير مقبول لدينا . نظرا لمخالفته العدالة :

١ - لقد عيب - بحق - على اتجاه محكمة ليون ، انه لا توجد اسباب مختلفة للضرر الناتج عن التصادم ، بل ان له سببا واحدا يمكن فى تصادم اشتركت فيه سيارتين .

(٧) انظر على سبيل المثال :

PARIS : 25-11-1964 : J. C. P. 1965-2-14418, note, PIERRON
TOULOUSE : 25-11-1965 : J. C. P. 1966-2-14624, note, BRAUD
DURRY : Rev. tr. Civ. 1967, P. 170, n 15
AMIENS : 9-2-1968 : Gaz. Pal. 1968-1- somm. P. 28
DURRY : Rev. tr. Civ. 1967. p. 170, n° 15.

٢ — كذلك فان هذا الاتجاه قد استند على فكرة قبول المخاطر محل انتقادنا فيما بعد .

٣ — وتساءل أخيرا عن السبب في أن تنقلب مجاملة الناقل ضد الغير حارس السيارة الأخرى المشتركة في التصادم ؟

الفرع الثالث

التزام حارس السيارة الأخرى بتعويض نصف الضرر

(قضية بيلاستر) arrêt pilstre

٢٠٦ — يتمثل مرعى هذا الاتجاه في عدم حصول الراكب مجاملة المصاب في تصادم الا على تعويض يقابل نصف ما لحقه من ضرر ، يقع عبء الوفاء به على عاتق حارس السيارة الأخرى الذي لا يستطيع الضرور أن يتقاضى سواء وبهذا القدر فقط .

وقد اوضحت ذلك محكمة كوربيل (١) ، وكان الامر بمناسبة قضية حيث اصيب راكب موتوسيكل على سبيل المجاملة على اثر تصادم وتجمع موتوسيكل آخر ، وقام الضرور برفع دعوى التعويض ضد حارس الموتوسيكل الآخر على اساس الحادثتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٤ / مدنى فرنسى .

وعلى حين رفضت المحكمة الدعوى على اساس النص الاول لعدم ثبوت الخطأ ، نجدها تتجه في نطاق الثانى — الى القول بالزام المدعى عليه بتعويض نصف الضرر الذى أصاب الراكب مجاملة .

وجاء في اسباب هذا القضاء أن احداث الشيء ضررا يؤدي الى مسئولية حارسه ، وان حارس الموتوسيكل الآخر ، وقد رفعت عليه الدعوى من الراكب مجاملة على اساس المادة ١٣٨٤ ، يستطيع التخلص كليا او جزئيا من القرينة التى تقع على عاتقه اذا اثبت السبب الأجنبى . وحيث أن الضرر الذى أصاب الراكب بالمجان يرجع الى صدمة مشتركة choc Conjugre للموتوسيكليين ؟ وان موتوسيكل الشخص الآخر ليس السبب الوحيد للضرر الذى نتج ايضا عن تدخل موتوسيكل الناقل في التصادم ، فان هذا التدخل الأخير يكون — وهنا تتركز حجة

Trib. Civ. DE CORBEIL. : 12-1-1938 : Gaz. Pal. 1938-1-578 (١)

الحكمة فيها ذهبت إليه — السبب الأجنبي بالنسبة لحارس الموتوسكل الآخر مما يؤدي الى خفض مسؤوليته بالنصف .

وفي نفس الاتجاه ، جاء قضاء النقض الفرنسية الذي قررت فيه ان الراكب مجاملة في سيارة والذي أصيب من جراء تصادم وقع بين السيارة التي يستقدها وسيارة أخرى ، لا يجوز له الرجوع — في حالة عدم ثبوت أي خطأ — الا على حارس السيارة الاخرى الذي لا يلتزم الا بتعويض يقابل نصف ما أصابه من ضرر (١٠) .

الآن تسألا يطرق الاذهان ، يتعلق بماهية الاسانيد التي ينبنى عليها قضاء النقض السابق فيها جاء به . هذه الاسانيد يمكن ان نوجزها في اثنين استخلاصا من حيثيات الحكم .

٢٠٧ — السند الأول : فكرة قبول المخاطر :

استندت اليها محكمة النقض الفرنسية في قسرها حق المضرور في التعويض على قدر يساوي نصف الضرر الذي ألم به ، هذا القدر الذي ألزمت الغير حارس السيارة الاخرى به دون الناقل الذي لم تلزمه بشيء .

وقالت في ابراز حجتها التي نحن بصدها ، انه اذا كان قبول الراكب مقدما للمخاطر المسلزمة للشيء يمنعه من الرجوع على ناقله بموجب المادة ١٣٨٤ فان هذا القيد لا يستفيد منه حارس السيارة الاخرى الذي يلغزم — تجاه هذا الراكب — باعتباره شخصا من الغير يسأل في مواجهة آخر عن الشيء الموجود في حراسته .

وواضح ان المحكمة قد رنبت على فكرة قبول المخاطر بالاضافة الى اثر ايجابي مائل في حرمان الراكب مجاملة من التمسك ضد ناقله بتواعد المسؤولية عن الاشياء ، اثر سلبي آخر ينحصر مجاله في نطاق التصادم . ويمثل في عدم امكان احتجاج حارس السيارة الاخرى التي دخلت في تصادم مع السيارة التي بها الراكب مجاملة بقبول الاخير للمخاطر . وذلك على خلاف الناقل مجاملة . وتكون بذلك قد حصرت اثرها ايجابي في علاقة الراكب بالناقل ، بينما نجدها قد حصرت اثرها السلبي في علاته الراكب بالغير حارس السيارة الاخرى .

ويتضح اذا كيف ان الغير حارس السيارة الاخرى لا يستطيع على خلاف الناقل مجاملة الاستناد الى قبول الراكب مع الاخير للمخاطر للتخلص

من المسؤولية من الأشياء مما أصاب الراكب المذكور من جراء التصادم .
والنتيجة إذن هي خضوعه لها .

إلا أننا نتساءل عن حدود التزامه على هذا الأساس ؟ ذكرت أن
المحكمة قد حددته بالنصف . فما هو أساس ذلك ؟

الحقيقة أن الحجة المتعلقة بقبول المخاطر كأساس لما قررته النقض
الفرنسية . لا تظهر تيمتها منظورا إليها بصورة مستقلة . وإنما يتعين
ربطها بسند آخر نذكره فيما يلي .

٢٠٨ - السند الثاني : عدم إمكان الحلول (١١) :

تالت النقض الفرنسية في هذا الصدد أن المبدأ الذي يلتزم بمقتضاه
كل واحد من المسؤولين عن نفس الضرر بتعويض كامل على سبيل
الضامن in solidum يتطلب أن يتوافر للمدعى المدني دعوى ضد هذا
أو ذلك من المدنيين المشتركين . تمكن من تلم بالفناء بالكل من الرجوع
ضد الملتزم أو الملتزمين معه بالفناء . كل بقدر نصيبه في الدين . إلا أن
ذلك لم يتوافر في القضية حيث نازل الراكب المضرور — على حد تعبير
المحكمة عن التمسك ضد الناقل مجاملة . خلا الخطأ المنصوص عليه في
المادة ١٣٨٢ ، بالمسؤولية بقوة القانون المنصوص عليها في المادة
١/١٣٨٤ مدنى .

ويتضح مما تقدم أن عدم إمكان حلول حارس السيارة الأخرى محل
المضرور في مواجهة الناقل — باعتباره سندا لحصر مسؤوليته في حدود
النصف — إنما يرجع . بحسب العلاقة بين هذا السند والسند السابق ، إلى
عدم إمكان رجوع الراكب المضرور على ناقله سواء بقواعد المسؤولية عن
الأشياء لأنه نازل عنها بقبول المخاطر ، أو بقواعد المسؤولية الخطئية
لعدم ثبوت الخطأ .

٢٠٩ - تقدير هذا الاتجاه :

أن هذا الاتجاه لا يمكن تبليه . ونتساءل عن أساس فقدان الراكب
مجاهلة للنصف حقه في التعويض ؟

(١١) انظر :

BANCAL : "L'application réciproque de l'article 1384 a
propos des accidents de la route."
J. C. P. 1966-1-2039

عن قضاء كورييل ، فإنه من الواضح مدى ما يتسم به الحكم ، وما استند اليه من اعتبار تدخل سيارة الناقل في التصادم سببا أجنبيا : من تحكم .

أذ كيف نحدد القدر من المسؤولية الذي يعفى منه — بموجب ذلك السبب الأجنبى — حارس السيارة الأخرى التى لا يتواجد بها الراكب مجاملة ، وظروف الحادث مجهولة وغير معروفة ؟

أما عن قضاء النقض الفرنسية ، فإنه قد تعرض لهجوم مريع من جانب الفقه (١٢) ومقاومة عنيفة من جانب محاكم الاستئناف التى ذهبت الى القضاء على خلافه كما سنرى .

ويمكننا حصر انتقاداتنا لهذا القضاء فيما يلى :

١ — ان المحكمة قد استندت فيما اتت به الى فكرة قبول المخاطر ، وهى فكرة جاء استخدام المحكمة لها في غير موضع الامر الذى سيكون محل انتقادنا بالتفصيل فيما بعد .

٢ — ان الاستناد الى فكرة قبول المخاطر للقول بتنازل الراكب مجاملة عن التمسك ضد ناقله بقواعد المسؤولية عن الاشياء ، الامر الذى ادى الى عدم امكان حلول حارس السيارة الأخرى محل هذا الناقل نظرا للتنازل المذكور ولعدم ثبوت خطأ الناقل وهو سند المحكمة في الزام حارس السيارة الأخرى بالنصف ، انما هو « تنازل يتم لمصلحة الناقل مجاملة باستبعاد المسؤولية بقوة القانون اضرارا بحارس السيارة الأخرى (١٣) وهو امر يتنافى مع العدالة .

ان الامر يتعلق في نظرنا بأصل البلاء المائل في حرمان الراكب مجاملة من التمسك بقواعد المسؤولية عن الاشياء .

٣ — وعلى ذلك فإن هذا الحرمان يؤدي الى حدوث مغالطات في نطاق نقل الأشخاص : بين كل من النقل بمعوض والنقل القائم على مصلحة للناقل من جهة ، والنقل مجاملة من جهة أخرى (١٤) .

(١٢) انظر في نقد الحكم : STARCK : chron. op. Cit. J. C. P. 1970

SAVATIER : note, D. 1962, P. 625 (١٣)

(١٤) انظر فيما سبق : تصادم السيارات في كل من النقل بمعوض والنقل القائم على مصلحة للناقل .

٤ - كذلك فان مؤدى هذا الحكم ان مسئولا واحدا عن الضرر يتحمل تعويض جزء منه وهذا أمر غير منطقي .

٢١٠ - وعلى انر ماتعرض له هذا الحل الأخير الذى اتبعته النقض منذ سنة ١٩٦٢ . اتجه عدد من محاكم الاستئناف الى اتخاذ موقف مخالف لذلك الذى تضمنه حكم النقض محل النقد السابق ، وقضى بالزام حارس السيارة الاخرى بتعويض كامل .

وقد المحت الى ذلك محكمة استئناف باريس فى حكمها بتاريخ ٢٣ نوفمبر ١٩٦٤ (١٥) بقولها انه فيما يتعلق بتصادم بين سيارتين ، يستقل احدها راكب على سبيل المجاملة ، فان تطبيق المادة ١/١٣٨٤ يؤدى الى افتراض مسؤولية كل سائق عن الضرر الذى لحق الآخر بفعل السيارة التى له حراستها . واذا كان صحيحا ان الغير المنقول ليس له دعوى ضد ناقله على سبيل المجاملة فى حالة عدم ثبوت خطئه ، فان قائد السيارة الاخرى يكون ملزما بتعويض كل الضرر الذى اصاب الغير .

ان حرمان هذا القائد الآخر من الرجوع على الناقل مجاملة ليس من شأنه ان يؤدى ابدا الى خفض دينه فى مواجهة الراكب .

٢١١ - واذا كان اتجاه النقض فى حكم بيلاستر فى ٩ مارس ١٩٦٢ يعتبر حلا يتفق مع العدالة ، بخلاف حلول أخرى ذكرناها تتعارض معها ، وتتراوح بين الاضرار بالغير حارس السيارة الاخرى والزامه بتعويض كامل مع اغفال دور سيارة الناقل فى التصادم ومن ثم عدم الزامه بشيء ، والاضرار بالناقل مجاملة بالزامه بالنصف مع حارس السيارة الاخرى ، فان اصل المشكلة مائل فى استمرار القول بالمسؤولية الخطئية للناقل مجاملة . ومن ثم فان هناك حتمية لاعادة النظر فيه - وقد حدث بالفعل فى فرنسا سنة ١٩٦٨ - هذه الحتمية تؤكدنا حقيقة أخرى توصلنا اليها من دراستنا السابقة للتصادم والنقل مجاملة الا وهى : ان اهمية تنظيم مسؤولية الناقل مجاملة ليست مقصورة فقط على الراكب المضور ولا يجب تنظيمها بصورة نهائية بناء على اعتبارات خاصة ولكنها «تتعلق بالغير الذى يمكن ان يكون مسئولا مشتركا مع الناقل » (١٦) .

(١٥) مشار اليه فيما سبق .

DEJEA DE LA BATIE : note, J. C. P. 1966-2-14736

(١٦)

وأيا كان الأمر، فانه، وقبل صدور حكم النقض في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ استجابة للحتمية السابقة « فانه لم يكن أمام القضاء سوى خيار بين عدة حلول تتفاوت في مساوئها من حيث الدرجة » (١٧) .

وجاء حكم النقض المذكور في سنة ١٩٦٨ ليحيز للراكب مجاملة الخسول في حالة أسبابه بضرر خلال تصادم وقع مع سيارة أخرى ، على تعويض كامل عن كل ما أصابه من جراء ذلك التصادم . ويلتزم به الناقل مجاملة وحارس السيارة الأخرى على سبيل التضامن .

واستندت في قضائها هذا الى سبب مزدوج (١٨) يمثل في تطبيق المادة ١/١٣٨٤ ، ومن ثم في إمكان الحلول واجتثت المشكلة من جذورها بهذا الحكم .

وقد سبقت النقض في تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدني مرنسي في النقل مجاملة ومن ثم في حل مشكلة التصادم فيه . محكمة باريس الابتدائية (١٩) وقالت انه من الخطأ التمسك ضد المسافر مجاملة ، لاستبعاد تطبيق المادة ١/١٣٨٤ . بقضاء لا يستند الى اساس قانوني ولا يتفق مع العدالة (تقصد قضاء سنة ١٩٢٨) ومن الأفضل ترتيب مسؤولية الناقل مجاملة على اساس المادة ١/١٣٨٤ .

وانتهت نفس المحكمة (٢٠) في حكم آخر أيضا الى القول بأنه لا يوجد أي نص قانوني أو مبدأ يحظر على الراكب مجاملة في سيارة دخلت في تصادم مع سيارة أخرى في ظروف مجهولة مطالبة نائلة بتعويض عن كل الضرر تطبيقا للمسؤولية بقوة القانون الناتجة عن المادة ١/١٣٨٤ . واضافت : انه لا يوجد أي نص يشير الى أن مجانية النقل تؤدي بسبب قبول المخاطر المزعوم من جانب المضرور . الى تنازل الأخير عن التمسك بالقرينة ضد من تآمر بنقله على سبيل المجاملة ، ومن ثم تؤدي الى عدم إمكان رجوعه على الغير بالكل .

RODIÈRE : Rev. tr. Civ. 1965, P. 129, n 11 (١٧).

LAMBERT : FAIVRE : (YV.) : chron. op. Cit. D. 1969, P. 81 (١٨).

Trib. grand. inst. PARIS : 12-12-1967 : Gaz. Pal. 1968-1-somm. P. 29 (١٩).

Trib. grand. inst. PARIS : 1-3-1968 : Gaz. Pal. 1968-1-somm. P. 28. (٢٠).

وَمُنَحَتْ الْحَكْمَةُ فِي تَبْرِيرِهَا مَا ذَهَبَتْ إِلَيْهِ قَائِلَةً : « ان القول بغير ذلك مؤداه المُواخَذَةُ pénaliser على الاشتراك مجانا في استعمال الشيء ، بينما نجد ان كلا من الحارسين يستطيع الرجوع على الآخر ليحصل منه . على اساس المادة ١/١٣٨٤ » ، على تعويض عن كل ما اصابه من ضرر وقالت ان القاعدة القضائية التي نعامل كل من حارس السيارة والمسافر مجاملة معاملة مختلفة ليست الا تحديدا تحكيميا للمسئولية يتنافى مع العدالة والمنطق .

وما نريد الا لاسام اليه هنا . بصدد حكم النقض في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، ان ماترتب عليه من مميزات يدل على وضع القضاء للامور في نصابها الصحيح مما يتفق ونصوص القانون . لم يكن مقصورا على تحقيق مصلحة الراكب المضرور بضمان حصوله على تعويض كامل عما لحقه من ضرر ، ولم يكن مقصورا ايضا على حماية الغير حارس السيارة الاخرى في التصادم بقطع خط الرجعة على القساء التزام كامل بالتعويض على عاتقه في مواجهة الراكب ، بل انه امنده ايضا ليخول الناقل مجاملة مميزة لم تكن متوافرة لديه ، اذ اجاز له ، اذا كان قد عوض المسافر من كل الضرر ، الرجوع على اساس الحلول بموجب المادة ١٣٨٤ على حارس السيارة الاخرى التي دخلت في تصادم مع سيارته . الامر الذي لم يكن يستطيع القيام به اذا ما تحققت مسئوليته وفق القضاء السائد قبل سنة ١٩٦٨ على اساس الخطأ . « ان تطبيق المادة ١٣٨٤ قد حسن من وضع الناقل مجاملة ووضع مسافره في نفس الوقت » (٢١)

BORE : "Les arrêt de la chambre mixte du 20 décembre 1968 811 matière de transport benevole".
J. C. P. 1969-1-2221, n° 249

واكتت النقض قضاء الدائرة المدركة سنة ١٩٦٨ الخلف بالتصادم :
CASS. Civ. 12-2-1969 : BULL. 1969-2-35, n° 46

المبحث الثاني

حجية الأمر المقضى به للحكم الجنائي على القاضى المدني

٢١٢ - تهديد :

راينا ان محكمة النقض الفرنسية قد استقرت منذ سنة ١٩٢٨ - وهو الحال في مصر - على ضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة وفق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى حتى تتحقق مسئوليته .

وفى ابراز مغبة ذلك - ناييدا لراينا فى تطبيق المسئولية عن الاشياء كما سنرى فيما بعد - فاننا نوضح فى هذا البحث كيف ان نظام المسئولية الخطئية للناقل مجاملة يودى الى نتائج مجحفة بالنسبة للمضور ، لانه يعرضه لفقدان حقه فى التعويض ، وذلك فى نطاق حجية الحكم الجنائى على القاضى المدنى (المادة ١٠٢ من قانون الاثبات) .

٢١٣ - عرض المسألة وتحديدها :

قد يحدث ان تنشأ عن الجريمة دعوى بالمسئولية المدنية الى جانب الدعوى العمومية .

وهنا يثور التساؤل عن اثر الحكم الصادر فى الدعوى الأخيرة على دعوى المسئولية المدنية ، فى نطاق ما يقع من حوادث فى نقل الأشخاص على سبيل المجاملة ؟

ونرى ، قبل الشروع فى دراسة للتوصل الى اجابة عن هذا التساؤل ، ان نحدد عدة ضوابط من شأنها ان تساهم فى ابراز المسألة على النحو الذى نقصده .

٢١٤ - الضابط الأول :

ان بحثنا للمسألة سيكون مقصورا - حيث اهميته - على الحالة التى تختص فيها المحكمة الجنائية بالفصل فى الدعوى العمومية ، بينما الاختصاص بالدعوى المدنية للمحكمة المدنية .

فلا مجال اذ لبحث المسألة فى الفرض المخالف حيث تختص المحكمة

الجنائية بالدعويين لتدخل الضرور مدعيا مدنيا أمامها . وتكون تعلقة قولنا هذا في أن المحكمة الجنائية سترامى عند الفصل فيها التماسق بين الحكيم (١) .

٢١٥ - الضابط الثاني :

كذلك ، فإن دراستنا للمسألة سوف تكون محصورة في نطاق فرض محدد ، حيث يصدر الحكم ببراءة المتهم عما نسب إليه جنائيا لعدم ثبوت خطأ في جانبه .

لأننا ونحن بصدد محاولة لإثبات عدم صلاحية نظام المسؤولية الخطئية للنائل مجالبة بالنسبة للضرور . فإن مجال البحث يجب أن يكون متصورا على الحالة السابقة التي يتصور فيها وحدها وجود عيب نظام المسؤولية هذا بالنسبة للضرور ، مائل في فقدان الأخير حقه في التعويض لفقدان أساس دعواه به ، ويمثل في الخطأ المدني الذي انتفى بحكم البراءة المؤسس على عدم ثبوت الخطأ الجنائي .

أما إذا كان الحكم بالإدانة ، لثبوت خطأ جنائى في جانب المتهم ، فإنه يجوز - كما سنرى - حجية على القاضى المدني الذى لا يستطيع انكار تلك الحجية برفض تعويض المصاب .

٢١٦ - الضابط الثالث :

إن الفرض في كل ما تقدم ، أن هناك تماثلا بين الخطأ الجنائى والخطأ المدني والفرض كذلك توافر شروط هذه الحجية للحكم الجنائى على المدني ، والتي لم يبق منها بعد - القول بأن القضاء المدني هو المتقيد وأن الحكم الجنائى كان صادرا في الموضوع ونهائيا وسابقا على المدني - سوى شرط رابع ويمثل في أن يكون ما يقتيد به القاضى المدني ضروريا للفصل في الدعوى العمومية (٢) .

٢١٧ - ونستطيع في حدود هذه الضوابط ، أن نحدد الفرض محل البحث .

(١) السنهوري ، الوسيط ، المحاضر ، ص ١٠٧٧ رقم ٦٢٤

(٢) انظر في شروط الحجية ، السنهوري ، المرجع السابق ص ١٠٧٣ رقم ٦٣١ الى ص ١٠٧٥ رقم ٦٢٣

فإذا ما أصيب راكب على سبيل الجاملة من جراء حادث وتبع أثناء نقله بتلك الصفة : ورفعت الدعوى العمومية أمام المحكمة الجنائية عن تهمة القتل أو الإصابة غير العمد مثلا ، ثم رفعت الدعوى المدنية أمام المحكمة المدنية ١ وصدر حكم الجنائية ببراءة المتهم الناقل لعدم ثبوت خطأ في جانبته ، وكان ذلك دعامة ضرورية يقوم عليها الحكم بحيث لو لم يثبت ذلك (عدم ثبوت الخطأ) لما قام الحكم الجنائي ، فأننا نتساءل عن مصير الدعوى المدنية بالتعويض والتي أقامها الراكب المضرور ؟

لاشك ان الامر يختلف بحسب ما اذا كانت الدعوى المدنية مؤسسة على المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى الخاصة بالمسؤولية عن فعل الشخص (١٦٣ مدنى مصرى) ، او على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء (١٧٨ مدنى مصرى) ، ومن ثم نبهت تأثير مبدأ الحجية في علاقته بكلتا الدعويتين .

فيما يتعلق بدعوى المسؤولية المدنية عن فعل الشخص :

٢١٨ — كان من المسلم به في فرنسا حتى سنة ١٩١٢ ، أن تمييزا كان يقوم به القضاء الفرنسى بين الخطأ الجنائى والخطأ المدنى وظل هذا القضاء خلال وقت طويل ، يميز بين الخططين لأن الاول غير الثابت . وترتب على ذلك أن اجاز القضاء للضرور ان يقوم بمطالبة الناقل بتعويض مدنى رغم تبرئته جنائيا (٢) .

وتغير الموقف في فرنسا منذ سنة ١٩١٢ حيث قضى بأن هناك تماثلا بين كل من الخطأ الجنائى والخطأ المدنى ، وأن الخطأ في المادتين ٣١٩ و ٣٢٠ ع ، يتضمن عناصر الخطأ في المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدنى .

وعلى هذا فان المتهم الذى حصل على حكم ببراءته جنائيا لا يجوز متقاضاه مدنيا عن نفس الفعل . ومن ثم فان الحكم الصادر ببراءة المتهم لانتهاء الخطأ في جانبته يمثل ا بسبب مبدأ حجية الأمر المقضى به ، عائقا أمام الدعوى المدنية المؤسسة على المادة ١٣٨٢ مدنى (٤) والسبب في ذلك انه بحكم البراءة . يكون البساضى قد ازال عن الوقائع كل سمات الخطأ (٥) .

RIVIERE: op. Cit.

(٢)

DELEART : op. Cit. P. 113, n° 108

(٤)

COURTEAUD : "essai sur L'evolution dans la Jurispru

(٥)

dence récente du principe de l'autorité au civile de la chose judée au criminel." thèse GREIVOBLE. 1983. P. 154

وحاصل ما تقدم ، أن الدعوى المدنية بالتعويض والمكئة في حالة البراءة في نطاق الأزواج ، تصير على العكس غير مكئة في نظرية الوحدة (٦) .

وعلى فرض أن هذا هو الحال في مصر أيضا ، أي إذا أخذنا بقاعدة التماثل المطلق بين الخطأ الجنائي والخطأ المدني (٧) ، فإن مؤدى ذلك هو أن يفقد الراكب مجاملة حقه في التعويض . لأنه إذا كان الحكم الجنائي قد صدر بالبراءة ، فإن الضرر الذي لا يستطيع الرجوع إلا بالمادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى يصطدم في مباشرة دعواه هذه بوحدة الخطأ (٨) .

وعلى ذلك فإنه فيما يتعلق بالنقل مجاملة ، فإن تبرئة الناقل تمنع حصول الضرر على تعويض .

وبناء على ذلك (٩) قضى بعدم قبول دعوى الراكب مجاملة للضرر في حادث عند ناقله ، والمؤسسة على المادة ١٣٨٢ ، مادام أن الأخير قد حكم ببراءته جنائيا عن الإصابة غير العمد من قبل القضاء الجنائي لأنه لا يوجد أى اختلاف في الطبيعة أو الدرجة بين الخطأ المنصوص عليه في المادة ٢٣٠ ع والخطأ المنصوص عليه في المادة ١٣٨٢ مدنى .

ويوضح مما تقدم ، مدى ماؤدى اليه نظام المسئولية الخطئية للناقل مجاملة من أضرار بالراكب المصاب في الحادث ، إذا ما صدر حكم جنائي ببراءة الناقل عما نسب اليه وكان مبنيا عدم ثبوت الخطأ ، الذى يؤدى الي عدم قبول الدعوى المدنية .

COURTEAUD : op. Cit.

(٦)

(٧) أنظر : لطفى مطفى مصرى : ١٤ ديسمبر ١٩٤٩ ، المجلة ، السنة ٢٠ ، العدد السادس ، ص ٧٦٤ ، رقم ٢٩٤

وجاءت به : أن حكم البراءة المستند الى عدم وجود الخطأ الجنائي يحوز قوة إبطال القضاء المدني .

وبالضبط أن السائد الآن في مصر هو تماثل نسبى بين الخطأ الجنائي والخطأ المدني . فكل خطأ جنائي هو خطأ مدنى وليس العكس . وعلى ذلك فإنه يتصور بمسألة النقل مجاملة من خطأ مدنى رغم سبق تبرئته جنائيا لعدم ثبوت خطأ جنائى في جانيه .

(٨) Pirovano : "Faute civile et faute pénale. Essai de contribution à l'étude des rapports entre la faute des article 1382-1383 du code civil et la faute des articles 319-320 du code penal" thèse NICE, 1984, P. 41, n° 40.

STARCK : dr. Civ. oblig, P. 17 n° 19

(٩)

STARCK. dr. Civ. Op. Cit. P. 17, NO 19 :

انظر من اللغة :

٢١٩ - أما فيما يتعلق بدعوى المسؤولية عن الاشياء :

فإننا نثير تساؤلا آخر ، عما إذا كان الأمر يختلف إذا قلنا بأنه يجوز
لراكب مجاملة التمسك بقواعد المسؤولية عن الاشياء ؟

هل صدور حكم ببراءة المتهم جنائيا مما نسب اليه على أساس عدم
ثبوت خطأ في جانبه من شأنه أن يؤدي الى تعويق الدعوى المدنية على
أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) ؟

فلقد أجابت على ذلك دائرة العرائض بمحكمة النقض الفرنسية
بحكم شهر بتاريخ ١٦ يوليه سنة ١٩٢٨ (١٠) بعدم أن اكتتبت الدائرة عدم
سقوط ترفينة المسؤولية المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ الا باثبات
الحادث المجازى أو القوة القاهرة أو السبب الأجنبى الذى لا يذ للحارس
فيه ، قالت أنه اذا كانت كل من الدعوى المؤسسة على المادة ١٣٨٢ ،
١/١٣٨٤ تصدر عن نفس الموضوع ، فإن لكل منهما سبب قانونى
مختلف .

ورببت على ذلك نتيجة هامة هي أن عدم توافر شروط الدعوى القائمة
على النص الأول لا يشكل عقبة أمام مباشرة الدعوى القائمة على
النص الثانى ، وأنه اذا كان سبب عدم مباشرة الدعوى الاولى راجعا الى
صدور حكم جنائى ببراءة الحارس فإن ذلك لا يعارض مع مطالبة بالتعويض
على أساس المادة ١/١٣٨٤ .

وواضح أن المحكمة استندت في النتيجة التى توصلت اليها فى حكمها
والذى ذكرناهاتوا الى اختلاف بين الدعويين فى السبب القانونى .

وقيل - بحق (١١) - فى إبراز ذلك بأن السبب فى الدعوى القائمة
على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١٦٣ مدنى مصرى) أننا يتمثل
فى الفعل الشخصى لأنه هو الفعل الضار الذى يطلب المبرور تعويضا
عنه ، ثم لأن السبب القانونى للدعوى المؤسسة على المادة ١/١٣٨٤ :

CASS. ReQ : 16-7-1928 : D. P. 1929-1-33.

(١٠)

(١١) محمد لبيب شبيب ، رسائله ، ص ٢٠٤ رقم ٢٧٨ ، ص ٢٠٦ رقم ٢٧٩

مجنى فرنسي ١٧٨ مجنى مصري) انما يكمن في فعل الشيء ، وهو الذي أحدث ضررا يتطلب التعويض عنه .

كذلك فان مؤدى حجية الامر المقضى به للجناي على المدنى يتمثل في منع تعويض الاحكام الذى يتحقق بمخالفة هذا المبدأ وانكار القاضى المدنى له ولكننا نعرف أن ما يحوز هذه الحجية هو ما فصل فيه الحكم الجنائى وكان الفصل فيه ضروريا لقيام هذا الحكم .

وعليه ، فان صدور حكم ببراءة الحارس لانه لم يرتكب خطأ لا يشكل عقبة امام اكمال تقرير مسئوليته كحارس في نطاق قواعد المسئولية عن الاشياء لأن الحكم الجنائى الصادر بتبرئة الحارس جنائيا عما نسب اليه لم يتعرض ولم يتصل في أمر من الأمور المتعلقة بتحقيق مسئوليته كحارس لشيء أحدث ضررا ، مما يؤدي بنا الى القول بأن صدور حكم مدنى بالزام الحارس بتعويض بصفته هذه لايعتبر انكارا لمبدأ الحجية هذا (١٢) .

كذلك فان صدور حكم البراءة مؤسسا على عدم ثبوت الخطأ لايمتع بمقاضاة الحارس بموجب قواعد المسئولية من الاشياء ، لانه من المسلم به أن الحارس لا يستطيع التخلص من المسئولية بالثبت انه لم يرتكب خطأ (١٣) .

CASS. Civ. 19-3-1946. Sem. Jurid. 1946-2-3184

(١٢)

حيث قالت النقض الفرنسى ان حكم البراءة من المعكة الجنائية لمعلم ثبوت خطأ جنائى لا يشكل عقبة امام دعوى التعويض المبنة على المادة ١٢٨٤ بقرة ١ / (مدنى فرنسى) .
V. Aussi : CASS. Civ. 21-7-1958 : Bull. Civ. 1958-2-369, n°
564-20-1-1965 : Bull. Civ. 1965-2-34, n° 50-5-1-1967 : Bull. Civ. .
1907-2-1- n° 2

انظر من الفقه : مديد ليرب شلب ، رسائله ، ص ٢٠٧ رقم ٢

BICHOT : thèse, op. Cit. 1933, P. 53

(١٣)

ويقول أن نص المادة ١٢٨٤ يتطلب لاستيماده اثبت السبب الاجنبى لكن حكم البراءة قد اثبت عدم وجود خطأ. في جيب المدعى عليه .

PIROVANO : thèse, op. Cit. 1964, P. 28; n° 28

— ويقول ان المسئولية من الاشياء لااستند الى فكرة انخطا الشخص بمتناه المعسود في المادة ١٢٨٢ وأن دعوى المسئولية المدنية عن حراسة الاشياء تظل قائمة رغم منسدم دثبوت الخطأ .

وانظر هنا المدعى أيضا للنس المؤلف في رسائله من ٣٠ رقم ٢٨ .

وفي ضوء ما تقدم ، أفلا يمكن القول بأن إخضاع الناقل مجاملة:
لتواعد المسؤولية عن الأخطاء من شأنه أن يجنب المضور في فرنسا على
الأقل ما يترتب على مبدأ حجية الأمر المقضى به للجنائي على المدني في ظل
نظام المسؤولية الخطئية للناقل مجاملة ؟

= أنظر من الفقه : محمد إلهي لسنڤ ، رسالته ص ٢٠٦ رقم ٢٧٩ . وأنظر من القضاء
الانكليزي : Trib. Civ CHARLEROI إذا كان القانون قد تضمن قرينة خطأ على
ماتق حارس الشيء ، فإن المسؤولية المفترضة لا تخرج إلا عن فصل الشيء دون النقل
الشخصي للمارس . أن هناك اختلاف في السبب القانوني بين الدعوى القالبة على
المسئولة ١٢٨٢ وذلك المؤسسة على ١٢٨٩ . أن حكم البراءة الذي يستبعد الأولى لا أثر له
على الثانية . منحور بالجنة العامة للتأمين والمسئولة سنة ١٩٢٢ برقم ١٢٢٦

القسم الثاني

تأصيل مسئولية الناقل بالمجان
حول إمكان تطبيق المسئولية عن الأشياء

٢٠٠ — مجهود:

ظلال قرابة أربعين عاما خلت — أو ما يزيد قليلا — وكان نظام المسئولية الذي يخضع له نقل الأشخاص مجانا ، بمثابة الشغل الشاغل للفكر القانوني في فرنسا .

وكان الطابع المسيطر يتمثل في انتساب هذا الفكر في نطاق المسئولية التقصيرية — بعد شبه إجماع على رفض العقيدة — انتسابا كان ينحصر بطبيعة الحال بين تطبيق المسئولية القائمة على أخطاء وبين تطبيق "المسئولية عن الأشياء" ، وإن كان لكل منهما اتصافه على صعيد نفسه والقضاء في فرنسا .

وفي بلجيكا ، فإنه لا يوجد أي خلاف الآن " بل أن الأمر يقتوف هناك — حيث نظام خاص لتطبيق المسئولية عن الأشياء — على إثبات عيب في السيارة . فتنطبق قواعد هذه المسئولية في النقل المجاني في حالة ثبوته ، وألا طبقت القواعد العامة في المسئولية التقصيرية التي تقوم على خطأ واجب الإثبات (١) .

أما عن الوضع في مصر ، فإن غالبية الفقه وكل أحكام القضاء هي إلى جانب تطبيق المسئولية التقصيرية القائمة على إثبات خطأ الناقل بالمجان .

مع ملاحظة أنه لا توجد أي تفرقة في بلجيكا ومصر بين النقل مجاملة والنقل القائم على مصلحة للناقل كما كان الحال في فرنسا .

(١) انظر : DE PAGE : trait elem. dr. Civ BELGE, 1964, t. 2, P. 1104, n° 1046.

PIRSON : dr. BELGE de respons., 1964, P. 56, n° 1234 et 1273.

وإذا الأمور قد استقرت على ما هي عليه في بلجيكا وبصرمان الأمر
قد تطور في فرنسا .

فيبقى النظر عن دور القبة هناك في انقسام اشترى اليه لتوى ،
فانه قد بات واضحا مدى تأثير القضاء الفرنسى بذلك الانقسام وذلك فيما
قدمه من حلول لم تستقر الا في عام ١٩٦٨

فبعد ان حسمت محكمة النقض الفرنسية المسألة اول الامر بتطبيق
المسئولية التقصيرية على اساس اثبات الخطأ في النقل مجاملة لان
المسئولية عن الأشياء قد وضعت - على حد قولها - لضمان تعويض من
اصابه ضرر من شيء لم يشترك في استعماله ، نجدها تنجى الى تطبيق
هذه المسئولية اذا كان النقل قد تم لمصلحة النقل .

ولكن ، وبعد استقرار لم يستمر طويلا ، نجدها تنجى الى توفير
الحماية للراكب مجاملة ، وكان قولها بفكرة الخطأ الواقع سنة ١٩٦٢

وقد وصلت بتفصيلاتها الى تطبيق المسئولية عن الأشياء في النقل
مجاملة سنة ١٩٦٨ ، لتسوى بينه وبين النقل القائم على مصلحة للنقل .
واستقر الأمر على ذلك حتى الآن .

والواقع ، ان ما توصلت اليه التقص الفرنسية اخيرا : لم يكن
الا وليد تطور طويل للمسئولية في حوادث السيارات ، بدأ مع اكتشافها
للمسئولية عن الأشياء الأخرى - غير الحيوانات والمباني - في نص
الفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ مكنى فرنسى . فقد قررت على اساسها
مسئولية حارس الشيء عما يحدثه من اضرار للغير .

وإذا كان قول النقض الفرنسية بالمسئولية المنصوص عليه في النص
السابق قد اثار جدلا ، فانه لم يكن مقصورا على تحديد نطاق تطبيقها ،
وانما تعداه ليشمل الأساس الذي تبنى الذي عليه مسئولية الحارس
بموجبها .

وفضلا عن ذلك ، فان هذا الجدول كان قد بدأ ايضا يتخذ بعدا آخر
بخصوص تطبيق تلك المسئولية في نطاق حوادث السيارات .

والواقع ، انه اذا كان هناك استقرار على تطبيق المسئولية عن
الأشياء بالبسيطة لما يقع للمار في الطريق من هذه الحوادث منذ حكم
للدوائر المجتعة لمحكمة النقض الفرنسية سنة ١٩٣٠ - وسوف نعرض
له فيما بعد - فان الأمر لم يقوِّف بها عند هذا الحد . فقد استخدمت

هذه المحكمة فكرة الحراسة في وضع ما كان كفيلا في نظرها من تيسود تحد من نطاق تطبيق تلك المسؤولية عن الأشياء ، بصدد طائفة أخرى من المضرورين في حوادث السيارات ، ونعني بهم الراكبين في السيارة لحظة الحادث .

وإذا كانت المسألة قد حسمت منذ وقت طويل بالنسبة للنقل بعوض تولا بمسؤولية الناقل فيه مسؤولية عقدية على أساس التزام بضمان السلامة — وهو أمر سوف يكون محلا لانتقادنا فيما بعد — فإن الأمر قد ظل غير مستقر حتى سنة ١٩٦٨ كما ذكرنا حيث طبقت النقص الفرنسية المسؤولية من الأشياء في النقل مجاملة وكانت قد طبقتها قبل ذلك بكثير في النقل القائم على مصلحة للناقل .

ولا يفوتنا أن نذكر هنا ، أن بحثنا لتأصيل مسؤولية الناقل بالمجان في مطلق المسؤولية عن الأشياء لن يقتصر على حالة ما إذا كان الناقل الذي يقود السيارة هو حارسها ، وإنما يشمل فوق ذلك الحالة التي يتولى فيها قيادتها سائق يعمل لديه .

٢٠١ — خطة الدراسة :

في ضوء ما تقدم ، فإن دراستنا في هذا القسم سوف تتحدد كما يلي :

نبدأ الدراسة بفصل تمهيدى نتناول فيه كيف أن القضاء قد استقر في فرنسا ومصر على تطبيق المسؤولية عن الأشياء في حوادث السيارات التي تصيب المسافر في الطريق .

وانطلاقا من ذلك غائنا ننقل الى مناقشة تطبيقها إذا كان المصاب راكبا في السيارة . خاصة وأن النص الذي يقرر هذه المسؤولية ، سواء في فرنسا أو مصر ، لم يتضمن أى تفرقة .

وسوف تكون هذه المناقشة كما يلي :

نتناول أولا اتجاها تقليديا ذهب الى عدم تطبيق المسؤولية عن الأشياء في بعض صور نقل الأشخاص أما الاشتراك المضرور في استعمال الشيء مجاملة دون أى مقابل كما هو الحال في النقل مجاملة ، وأما لاشتراكه في استعمال الشيء بموجب عقد كما هو الحال في النقل بعوض .

وسوف نعرض لكل ذلك بالشرح والتفصيل ثم نعتبه بعرض مبرراتنا لتطبيق المسؤولية عن الأشياء في نطاق نقل الأشخاص دون ما تفرقه .
لنصل في النهاية الى تطبيق القضاء الفرنسي لها في هذا المجال فعلا .

وبعد ذلك ، غائنا سوف نعرض للعلاقة بين المسؤولية عن الأشياء والمسؤولية عن فعل الغير في نطاق النقل المجاني .

وترتيباً على ما تقدم ، فإن دراسنا في هذا القسم سوف تقع في فصل تمهيدى وثلاثة أبواب هى على النحو التالى :

الفصل التمهيدى :

المسؤولية عن الأشياء وحوادث السيارات في فرنسا ومصر .

الباب الأول : اشتراك المضرور في استعمال الشيء ونطاق المسؤولية عن الأشياء .

الباب الثانى : المسؤولية عن الأشياء ونقل الأشخاص .

الباب الثالث : العلاقة بين المسؤولية عن الأشياء والمسؤولية عن فعل الغير في النقل المجانى .

الفصل التمهيدي

المسئولية عن الأتشاء وحوادث السيارات

٢٠٤ - تمهيد وتقسيم :

ذكرت من قبل أن الدائرة المشتركة بمحكمة النقض الفرنسية قد استقرت منذ عام ١٩٦٨ على تطبيق المسئولية عن الأتشاء في النقل مجاملة ، وكانت المحكمة قد استقرت قبل ذلك بوقت طويل على تطبيقها في النقل القائم على مصلحة للنقل .

وأشرت أيضا إلى أن وصول النقض الفرنسية إلى هذه النتيجة أخيرا ، أن هو الأ وليد تطور طويل لقواعد المسئولية المذكورة وصل في نهاية المطاف إلى تطبيقها في حوادث السيارات إذا كان المصاب هو أحد المسار في الطريق .

وفي الواقع فإن وصول النقض الفرنسية إلى النتيجة السابقة لاشك . كان يثير التساؤل عن إمكان تطبيقها إذا كان المصاب راكبا في السيارة ؟ وتجب النقض على ذلك بالرفض استنادا إلى أسباب سوف تعرض لها بعد ذلك .

وسوف نلاحظ فيما بعد كيف أن بعض هذه الأسباب كان يرجع في نطاق النقل مجاملة إلى المبادئ التي اتبعتها محكمة النقض الفرنسية في تطبيق المسئولية عن الأتشاء ، ونخص منها التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء والشيء الخطر وغير الخطر ، إذ أن هناك ارتباطا — كما سنرى — بين تطبيق هذه المسئولية بالنسبة لحوادث السيارات بصفة عامة من جهة وبين تطبيقها في النقل مجاملة أو عدمه من جهة أخرى . كل ذلك يوضح أهمية بيان تطور المسئولية عن حوادث السيارات في فرنسا .

أما عن الوضع في مصر ، فإن تطبيق المسئولية عن الأتشاء بالنسبة لحوادث السيارات التي تقع للمار لم يكن إلا مع العمل بالقانون المدني الجديد متضمنا النص الذي يقرر هذه المسئولية .

ومع وجود هذا النص الذي يقرر مسئولية حارس الآلات الميكانيكية وللأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة، فإن التساؤل يطرق الأذهان

عن امكان تطبيقه أيضا اذا كان المصاب راكبا في السيارة ، خاصة وإن .
هذا النص لم يتضمن أى تفرقة بشأن تطبيقه ؟

وعلى ذلك فثابتا سوف نختار أولانطور المسئولية عن حوادث السيارات .
في فرنسا ونعته بعرض تطور مماثل في مصر .

أولا : تطور المسئولية عن حوادث السيارات في فرنسا :

٢٠٣ - لم تكن محلا لى اهتمام ، المسئولية من فعل الأشياء غير
الحية بخلاف الحيوانات والمباني (١) ، ومن ثم ، فقد اتجه القضاء
الفرنسي ، غداة صدور القانون المدني ، الى تطبيق القواعد العامة في
المسئولية التقصيرية بالنسبة للمسئولية عن فعل الأشياء غير الحية خلاف
المباني والحيوانات حيث بات المضرورة ملتبزا ، وفق المادتين ١٣٨٢ ،
١٣٨٣ مدني بالثبت خطأ من يطالب بمسئوليته .

وأمام مصاعب الإثبات وتقدم صناعة الآلات « بدأت المسئولية عن .
فعل الأشياء غير الحية خلاف الحيوانات والمباني تأخذ أهمية حقيقية مع .
تقدم الصناعات الكبرى في فرنسا ١٨١٥ — ١٨٢٠ » (٢) .

واتجه القضاء الى التوسع نطاق تطبيق المادة ١٣٨٦ مدني ،
الخاصة بالمباني-ليشمل أشياء أخرى غيرها ، لانه اذا كان هذا النص
خاصا بما ورد به متعلقا بالمباني ، فان النص عليها لم يكن الا لايضاح
حالة خاصة ولايمنى حصرها فيها (٣) .

وعلى الرغم من ذلك ، فقد تعرض الاتجاه السابق للتقدم نظرا لان .
هذا النص يتعلق بحالة معينة ولأنه لا يقدم حلا ذا قيمة حيث يتعين اثبات
ميب في التصميم او انعدام الصيانة وهو امر ليس بالسهل (٤) .

LOUP : op. Cit. P. 87.

(١)

وعلى ذلك فإنه لم يكن توجد سنة ١٨٠٤ أشياء خلاف تلك تؤدي الى وقوع حوادث .

MONNIER (A.) : "DE la responsabilité civile du
fait des choses inanimées et notamment des accidents cau-
ses par les véhicules automobiles". thèse NANCY. 1926, P.
:37.

(٢) انظر : محمد ليبي شنب ، رسالة في ١٧ رقم ٣٠٠ .

(٣) انظر في نقد ذلك : محمد ليبي شنب المرجع السابق رقم ٣ ص ١٨ .

وحماية لمصلحة المضرور ، لم يكف للفتنة من محاولاته في التوصل الى حل يستند الى نصوص القانون ، وقد كان رأى الأستاذ لوران. LAURENT (١) في تفسير المادة ١/١٣٨٤ بأنها تتضمن قرينة خطأ على عاتق من قرر القانون مسئوليتهم من الأشخاص ، وهى قرينة تؤدي الى اعادة المدمى من عبء الاثبات الذى ينتقل على المدمى عليه .

ومن القضاء ، ففى حكم شهير لمحكمة النقض الفرنسية ، الدائرة المدنية فى ١٦ يوليو ١٨٩٦ (٧) قررت مسئولية مالك سفينة (remorqueur) من انفجار آلة بها ممسا تسبب في اصابة عامل ، وذلك على اساس المادة ١/١٣٨٤ ، طالما أن الحادث يرجع الى عيب في التصميم ، وأنه! أى المالك لا يستطيع التخلص من قرينة الخطأ التى تقع على عاتقه لان ثبوت العيب في التصميم من شأنه أن يستبعد القوة القاهرة والحادث المفاجيء وجاء في حكمها مطلقا بذلك « فيما يتعلق بأحكام المادة ١٣٨٤ فإن ما ثبت ومن شأنه أن يستبعد الحادث المفاجيء والقوة القاهرة ، يؤدي الى ترتيب مسئولية مالك السفينة في مواجهة المضرور ، ولا يستطيع التخلص من المسئولية باثبات خطأ في تصحيح الآلة أو أن العيب كان خفيا.

وقد بدأ التطور يأخذ بعدا آخر أكثر عمقا منذ سنة ١٩١٩ حيث بدى واضحا أن محكمة النقض الفرنسية « تريد اضعاف صفتى المبروم والاطلاقى على نطاق المادة ١٣٨٤ » (٨)

وكان ذلك بحكم لها في ٢١ يناير ١٩١٩ (٩) . فبعد أن كانت المحكمة قد استقرت على ضرورة اثبات العيب في الشيء حتى تتقرر مسئولية مالكة ، وهو اثبات « يقع عبء القيام به على عاتق المضرور مع ماصاحب ذلك من صعوبة في الاثبات » خاصة اذا توفى المضرور في الحادث ، مع ما صاحب ذلك من صعوبة في الاثبات خاصة اذا توفى المضرور في حادث جاء حكمها في التاريخ المذكور : « حيث أن القرينة المنصوص عليها في الفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ على عاتق حارس الشيء غير الحى الذى سبب الضرر لا تستقل باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجيء أو السبب الاجنبى الذى لا يد له فيه ، فانه لا يكفى اثبات انه لم يرتكب أى خطأ أو أن سبب

LAURENT : "principes de droit civile. t. xx, P. 693, (١)

n° 639. jour op. cit. P. 88. n° 2: ومشار اليه في :

CASS. Civ. 16-7-1896 : S. 1897-1-17, note, ESMEIN (A.). (٧)

PANET : op. Cit. P. 13 (٨)

CASS. Civ. 21-1-1919 : D. P. 1922-1-25 (٩)

الحادث مازال مجهولا، وأنه ليس من الضروري أن يكون هناك عيبا ملازما لطبيعته (الشيء) وتابلا لأن يؤدي إلى أحداث الضرر ، أن المادة ١٣٨٤ تلحق المسؤولية بحراسة الشيء لا بالشيء نفسه » . لتؤكد هذا المعنى في أحكام تالية (١٠) .

وبعد تقصى هذا القضاء : ١٩١٩ - ١٩٢٢ ، قلنا نستطيع أن نستخلص عدة نتائج 'وجزها فيما يلي :

١ - أن محكمة النقض الفرنسية قد عدلت عن وجوب قيام المضرور باثبات عيب في الشيء حتى تتحقق مسؤوليته .

٢ - أن القرينة المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ لا تسقط إلا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجيء أو السبب الاجتنبي .

٣ - أن مناط المسؤولية عن الاشياء يتمثل في حراسة الشيء لا في الشيء ذاته .

٤ - أن الحارس لا يستطيع التخلص من المسؤولية باثبات أنه لم يرتكب أى خطأ أو أن سبب الحادث مازال مجهولا .

٥ - أن محكمة النقض قد تجنبت ما جاء في أحكامها الاولى من خلط بين صفتي المالك والحارس .

وكان منطوقا أن تتجه المحاكم اذن الى تطبيق هذه القرينة فيما يتصل بحوادث السيارات ، وقد عدلت ، وتم ذلك على مراحل .

٢٠٤ - تطور تطبيق المسؤولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات في فرنسا :

لم يكن هناك بدا ايام القضاء الفرنسى ، بعد اكتشافه للمسؤولية عن الاشياء غير الحية ، أن يمد نطاق القرينة التى تتضمنها لتشمل - باعتبار السيارة شيء غير حي - ما تسببه من اضرار للمار في الطريق ، وقد تم لها ما أرادت على مراحل :

المرحلة الاولى : وتتناول فيها وضع القضاء الفرنسى قبل سنة ١٩٢٤ .

المرحلة الثانية : ونعرض فيه لوقفه منذ ذلك الحين سنة ١٩٣٠ .

(١٠) انظر على سبيل المثال : CASS. Civ. 6-11-1920 : S. 1922-1-97.

المرحلة الثالثة : نتناول موقف هذا القضاء مائل في حكم الدوائر
المجتمعة سنة ١٩٢٠ .

٢٠٥ - المرحلة الاولى : موقف القضاء الفرنسي قبل سنة ١٩٢٤ :

— اتجه القضاء الفرنسي في تلك الآونة الى تطبيق المادة ١٣٨٢ بالنسبة لحوادث السيارات حيث كان يتعين على المضرور ، الذي يكون من المارة غالبا ، اثبات الخطأ (١١) .

ولكن القضاء ذهب بعد ذلك ، نظرا لصعوبات الإثبات ، الى اعطاء المرونة لفكرة الخطأ بإجازة الإثبات بالقرينة القضائية المنصوص عليها في المادة ١٣٥٣ مدنى فرنسى ، وكانت هناك مع ذلك بعض أحكام كانت قد اتجهت الى البحث في النصوص عن القرينة القانونية للخطأ (١٢)

الا اننا نجد المحكمة العليا الفرنسية ، مؤيدة بذلك بنبدأ اثبات الخطأ، تتجه الى مواجهة المسألة من زاوية أخرى في نطاق المسؤولية عن فعل التابع .

فقد قالت في حكم لها : « حيث أن الأمر يتعلق بالمسؤولية عن فعل التابع الذي تسلم السيارة وليس بالمسؤولية المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤ فإنه يقع على مالق المضرور أو ورثته تبعاً لذلك عبء اثبات الخطأ » وكان ذلك بحكم ٢٢ مارس ١٩١١ (١٣) .

وأكدت المحكمة أيضا بموجب هذا الحكم أن المادة ١/١٣٨٤ لا تنطبق إلا في حالة الشيء غير الحى الذى لا يقوده انسان ، فإذا كان غير ذلك فإن المادة ١٣٨٢ تنطبق ، ويلتزم المضرور باثبات الخطأ الذى أدى الى وقوع الضرر .

ويتضح من ذلك أن القضاء كان مستقرا في أحكامه على تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية والتي تقوم على خطأ واجب.

CORESSI : thèse, op. Cit. 1928, P. 53-GALINIEF (١١) انظر :
thèse; op. Cit. 1931, P. 61-PANE :
thèse, op. Cit. 1931, P. 15.

ومن أخطاء القضاء :

حيث قالت بأن الشخص الذى تصديه سيارة لا يستطيع التمسك ضد السائق بالمادة ١٣٨٢ ، وأن مالك السيارة يكون مسئولاً في حدود القواعد العامة للخطأ الذى يثبت في جيبه وفي المصادقين ١٣٨٢ ، ١٣٨٢ .

GALINIE : op. Cit.

(١٢)

CASS. Civ. 22-3-1911-1-354.

(١٣)

الاثبات ، لأنه بموجب الحكم الأخير ، فإن مسئولية المتبوع لا تتحقق الا باثبات الخطأ على التابع والا فلا مسئولية . ليس هذا فقط ، بل أنه لم يكن هناك مجالا لتطبيق المادة ١/١٣٨٤ التي ينحصر مجالها — في عرف محكمة النقض في ذلك الوقت كما ذكرنا — على الاشياء التي لايتودها انسان ، ولما كانت السيارات — حيث أغلب الحالات — ولكن هذه التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء قد تضررت للنقد :

١ — ان الضرور غالبا ما يخسر دمواه لفشله في اثبات الخطأ (١٤)

٢ — ان هذا الاتجاه يؤدي الى تفريد معاملة خاصة للسيارات وبالتالي الى تسوية مركز المضرور من حوادثها من نظيره بصيد شيء آخر غير السيارات ، ومن ثم فان تساؤلا يثور «لماذا نعطي حولا مختلفة حسب ما اذا كان الحادث قد سببه شيء ايا كان أو كانت سيارة ؟ » (١٥) كذلك فإنه « من المنطقي افتراض ان خطأ سبب الحادث في حالة قيادة السيارة بواسطة انسان ، دون الحالة التي لم يشترك فيها الانسان في ادارة السيارة » (١٦) .

٣ — وتفرعا من النقد السابق ، فإن هذه التفرقة تؤدي — حيث يمكن الخطورة فيها — الى نتيجة مجحفة بالنسبة للمضرور ماثلة في احتمال كبير لفقدان حقه في التعويض . ذلك أن غالبية حوادث السيارات تقع كلها أثناء سيرها . وعليه فإن مؤدى هذه التفرقة استبعاد المسئولية عن الاشياء حيث نجعلها الأصل .

٤ — وحتى مع التسليم بهذه التفرقة فإنها تتعارض — والسيارة أثناء سيرها شيء خطير — مع معيار الشيء الخطر .

٥ — ونضيف أيضا ان نص المادة ١/١٣٨٤ لم يتضمن اى تفرقة في هذا الصدد .

PANET : op. Cit. P. 17.

(١٤)

CORESSI : op. Cit. P. 59.

(١٥)

CORESSI : op. Cit. P. 80.

(١٦)

انظر في نفس التفرقة ايضا :

BESSON : "la notion de garde de la responsabilité du fait 'es choses", thèse DIJON, 1927, P. 52-53 et 58-61.

LOUP : op. Cit. P. 99-STARCK : dr. Civ. 1972. t. 2, P. 155 n° 335

محمد لبيب شفيق ، رسالة ، رقم ١٢٢ ص ١٤٢ — ١٤٤ .

وأزاء هذه الانتقادات ، اتجهت محاكم الاستئناف (١٧) الى تأكيد نفس التفرقة السابقة . وكانت النقض قد أصدرت حكم ١٩١٩/١/٢١ (١٨) الذى كان دافعا لها الى الاتجاه نحو حل جديد بالنسبة لحوادث السيارات فى حكم شهر بتاريخ ٢٩ يوليو ١٩٢٤ محل دراستنا فى المرحلة الثانية .

— المرحلة الثانية : موقف القضاء الفرنسى منذ سنة ١٩٢٤ الى سنة ١٩٣٠ :

قالت النقض الفرنسية (١٩) « ان قرينة الخطأ المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى. ضد حارس الشيء غير الحى الذى أحدث الضرر لا تستلزم الا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو السبب الأجنبى الذى لا يد له فيه » .

« ولا يكفى اثبات أن للحارس لم يرتكب أى خطأ أو أن سبب الحادث ما زال مجهولا » . « ان قرينة الخطأ هذا تقع عائق مالك السيارة فى حالة الحادث الذى تحدثه للمار » .

« ونتيجة لذلك فإن مسؤولية المالك لا تستبعد بدعوى أن الحادث لم ينتج من الحالة السيئة للسيارة أو أن المالك لم يرتكب أى خطأ » . وكان هذا الحكم مثل الكثير من التطبيقات حول ما يتقاسمه من مبادئ بشأن تطبيق المادة ١٣٨٤ بالنسبة لحوادث السيارات .

فذهب البعض (٢٠) ، دون دليل حتى من الفاظ المحكمة الى أنه يتضمن الغاء للتفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء . الا أننا نرى — بحق — مع البعض (٢١) ان هذا الحكم لم يتضمن ما يدل على تجنب هذه التفرقة وأنه مجرد رفض من جانب المحكمة العليا لحكم استئناف اجاز للحارس اثبات انه لم يرتكب خطأ باعتبار ذلك سببا من انساب الاعفاء .

ولم تعرض المحكمة العليا الفرنسية مراحة لمسألة التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء الا سنة ١٩٢٧ .

PARIS : 7-4-1922 : Gaz. P.A.L. 1922-2-128.

(١٧)

LYON : 14-10-1922 : Rec. pér. ASS. 1922, P. 33:

CASS. Civ. 29-7-1924 : S. 1924-1-321.

(١٨) مثل اليه فيما سبق من

PANEE : op. Cit. P. 10.

(١٩)

CORESSI : op. Cit. P. 57.

(٢٠)

(٢١)

ولكن حكم الدائرة المدنية في يوليو سنة ١٩٢٤ ، لم يضع حلاحاسية فقد ظل التردد وعدم الاستقرار. يكتف احكام قضاء الموضوع في فرنسا .
منها ما ذهب الى الابقاء على الوضع السابق وتاييد التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء بصدد تطبيق تلك القرينة على حوادث السيارات (٢٢).
ثم كانت قضية Jand'heur المناسبة التي حسبت النقض المشكلة فيها وكان ذلك بحكمين ، الأول من الدائرة المدنية في ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ ، والثاني من الدوائر المتجمعة في ١٣ فبراير سنة ١٩٣٠ .

وبالحكم الأول ، حسبت الدائرة المدنية المسألة المتعلقة بالتفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء في تطبيق قرينة المسادة ١/١٣٨٤ بالنسبة لحوادث السيارات ورفضت بذلك اتجاه محكمة استئناف بيزانسون لتقرر الغاءه بعد قبول الطعن فيه واحالة القضية الى محكمة استئناف ليون .

فقد أصدرت محكمة الاستئناف هذه في ٢٩ ديسمبر سنة ١٩٢٥ حكما كان مؤداه كما في حكم النقض « حيث أن الحكم المطعون فيه قد رفض تطبيق النص المذكور (١/١٣٨٤) بحجة أن سيارة النقل ، لحظة الحادث ، كان يقودها (المدعو) STANLET سائق المالك ، ومن ثم ، وللحصول على تعويض ، فإن الضرر يلزم بإثبات خطأ على عاتق السائق وفق أحكام المادة ١٣٨٢ » .

وأضح ان من قضاء المحكمة تركيزها ، بصدد تطبيق النص الأول « على التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء والذي استندت اليه في رفضها دعوى القاصر المضرور لأنه أصيب من جراء فعل انسان يتعين اثبات خطأ في جانبها .

وعلى اثر طعن بالنقض في هذا الحكم ، أصدرت الدائرة المدنية حكمها التالي بتاريخ ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ (٢٣) « حيث أن قرينة الخطأ المنصوص عليها في هذا المسادة (١/١٣٨٤ مدني فرنسي) ضد حارس الشيء المتقول غير العي الذي أحدث الضرر للغير لا تسقط الا بإثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجيء أو السبب الأجنبي الذي لا يد فيه ، وأنه

MONTPELLIER : 8-10-1924 : D. P. 1925-2-41.

(٢٢) انظر ٣٠

RENNES : 16-6-1925 : D. H. 1925, P. 508.

NANCY : 22-7-1925 : Gaz. Pal. 1926-1-351.

CASS. Civ. 21-2-1927 : D. P. 1927-1-97: not RIPERT:

(٢٣)

CASS. Civ. 25-7-1927 : D. H. 1927, P: 477:

في هذا المنع

لا يكفى اثبات انه له يرتكب اى خطأ او ان سبب الفعل الضار قد ظل مجهولا وحيث ان القاتون لم يفرق بسدد تطبيق القرينة التى نص عليها تبعا لما اذا كان الشيء الذى أحدث الضرر تديره يد ائتمان ام لا ، فانه يكفى أن يتعلق الأمر بشئ خاضع لضرورة الحراسة بسبب ما يمثله من خطورة للفر .

ولكن حكم الدائرة السابقة كان قد أحال القضية الى محكمة استئناف ليون والتي ايدت بحكمها الصادر بتاريخ ٧ يولييه سنة ١٩٢٧ (١)، ما سبق أن تدرته محكمة الاستئناف في حكمها محل الالفاء قبل الاحالة وقالت : « أن المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤ لا تنطبق بالنسبة للاضرار الناتجة عن آلة يقودها انسان ولكنها تنطبق فقط على تلك الناتجة عن وجود عيب خاص في الآلة أن الترتية القانونية بالخطأ تنطبق فقط على الحالة التي يكون فيها الضرر ناجما مباشرة عن الغش » .

ويصدد ملعن بالنقض ، صدر حكم الدوائر المجتمة محل دراستنا
في المرحلة الثالثة .

ويتضح لنا مما تقدم، أن القضاء - بصفة خاصة قضاء الاستئناف - كان لما يزل يطبق المادة ١٣٨٢ على حوادث السيارات بالنسبة للهار على أساس فكرة التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء بذلك قد خالف النص الأخير بتطبيق حرفي للنص الأول المتعلق بفعل الشخص .

٢٠٧ - المرحلة الثالثة : موقف القضاء الفرنسي منذ سنة ١٩٣٠ :

(حكم الدوائر المجمعة في ١٣ فبراير سنة ١٩٣٠) (٧) .

وقد جاء في هذا الحكم : « حيث أن قرينة المسؤولية المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ مدني ضد جارس الشيء غير الحي الذي أحدث ضررا بالغير ، لا تستطع إلا بإثبات الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة أو السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه ولا يكتفى بإثبات أنه لم يرتكب أى خطأ أو أن سبب الفعل أضرار مازال مجهولا ، وحيث أن الحكم المطعون فيه تدرغض تطبيق النص المذكور بدعوى أن الحادث قد نتج عن سيارة متحركة يقودها إنسان وهذا لا يكون ، طالما لم يثبت أنه يرجع

LYON : 7-7-1927 : S. 1927-2-106.

CASS. ch. REUN. 13-2-1930 : S. 1930-1-121:

431

150

الى عيب خاص في السيارة ، فعل الشيء الخافض للحراسة وفق احكام المادة ١/١٣٨٤ ومن ثم فان الضرر يلتمس ، من اجل الحصول على تعويض مما اصابه من ضرر ، بالثبت خطأ على عائق السائق ينتسب اليه .

« ولكن ، وحيث أن القاتلون في تطبيق القرينة التي نص عليها لم يفرق تبعا لما اذا كان الشيء الذي أحدث الضرر تديره يد انسان أم لا ، وأنه ليس من الضروري أن يكون منطويا على عيب ملائما لطبيعته لأن يحدث الضرر ، فان المادة ١٣٨٤ تلحق المسؤولية بحراسة الشيء لا بالشيء نفسه » .

ومن تقصى هذا الحكم لنا عدة مبادئ اتبعت المحكمة بعضها لأول مرة ، وبعضها سبق أن قررته في احكام دائرتها الخفية .

والجديد في هذا القضاء ان الدوائر المجتمعة قد استبدلت تعبير « قرينة المسؤولية » بقرينة الخطأ .

كذلك ماتها ادانت التفرقة بين الاتصايف الخطرة وغير الخطرة .

ويلاحظ ان ما جاء به هذا القضاء من قضاء الدوائر المجتمعة ، متعلقا برفض التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء بصدد تطبيق المسؤولية من الاتصايف بالنسبة لحوادث السيارات وعدم ضرورة وجود عيب في الشيء حتى تنطبق المادة ١/١٣٨٤ فيها والتي لا تسقط الا بالثبت حادث ملجأه او قوة قاهرة ، قد سبق واكنته محكمة النقض بدائرتها المدنية .

ونستطيع القول بناء على ذلك انه لم يعد هناك شك او تردد في تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي (١٨٧ مدني فرنسي) على حوادث السيارات فيما يتصل بالأضرار التي تصيب الغير المسار في الطريق .

٢٠٨ - ثانيا : تطور المسؤولية عن حوادث السيارات في مصر :

— لم يقسم القانون المدني المصري القديم — على خلاف الفرنسي — نصا مماثلا للمادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي — التي تقرر المسؤولية عن الاتصايف الخافضة للحراسة .

ويرجع ذلك الى أن الظروف الاقتصادية في مصر تختلف عن نظيرتها في فرنسا . الصناعة لا تزال في مهد الطفولة ، ولم تبلغ الآلات الميكانيكية درجة من الكثرة مما يجعلها خطرا داهيا يهدد الحياة الاجتماعية (١) .

وتبيل في بيان علة ذلك ، فضلا عما تتقدم، أن وأضحى التعاون المصرى
 denué de toute portée مثل المادة ١/١٣٨٤ مكنى فرنسى ، وأنه في وقت وضع
 القانون المدنى المصرى في سنة ١٩٧٥ ، سنة ١٨٨٣ ، لم تكن للفقرة الاولى
 من المادة ١٣٨٤ مكنى فرنسى أى قنية خاصة ، بل انها كانت بمثابة
 التمهيد لحالات المسؤولية المخصوص عليها في المواد التالية لها
 (١٣٨٥ ، ١٣٨٦ ، ١٣٨٧) .

ومن هنا كان لقاء القضاء المصرى مع ما قرره القضاء الفرنسى
 اول الامر ، فيما يتعلق بالاضرار التى تسببها الاثسياء غير الحيوانات
 والمبائى ، حيث طبق قواعد المسؤولية الخاطئة .

٢٠٩ - وازاء ذلك ، فلم يكن الامر مختلفا بخصوص حوادث
 السيارات حيث كان يوجب على المضرور أن يقوم باثبات الخطأ .

وكانت لحكام القضاء المخطط تقرر دائها ان الخطأ هو المحرك الوحيد
 للمسئولية وأنه فى حالة الضرر الذى تحدثه السيارة فلا يمكن ان تتحقق
 مسئولية المالك فى حالة عدم وجود أى خطأ بدموى أن السيارة شىء خاضع
 للحراسة .
 وقضى : ان شركة السكة الحديد وهى مدمى عليها ، لا تلتزم باثبات
 شىء ، وانما يقع على ملتقى المدمى عبء اثبات الخطأ على مانتها .

٢١ - ليدخل القضاء المصرى بعد ذلك لتقديم مساعده للمضرور فى
 حوادث السيارات باجازته القرائن القضائية *présomption de fait*
 وذلك مندبا تنطوى ظروف الحادث على افتراض الخطأ (٢) . وقضى بأن
 شركة السكة الحديد تكون مسئولة من الحادث الذى يقع اثناء الطريق مالم
 تثبت القوة القاهرة او الحادث المفاجىء (٣) .

(١) انظر هذه الاحكام : محمد لبيب خانب ، رسائله رقم ٢٧ من ٢٤ - ٢٥ .
 STEFANI : op. Cit. (٢)

Cour d'app. MIX. 14-6-1898 : Bull. Leg. Juris: Egypti: (٣)
 1898, P. 280.

٢١١- تطبيق المسؤولية عن الإساءة بالنسبة لحوادث السيارات في مصر :

٢١١- واستمر الأمر كذلك على ما هو عليه من التزام على المضرور في حادث سيارة بإثبات خطأ السائق . إلا أنه ، ومع تقدم صناعة السيارات ، وتقدم المجتمع وكثرته عدد المستخدمين منها وما صاحب ذلك من ازدياد في عدد الحوادث « فقد مست الحاجة الى تدخل المشرع ليوائمه بين القانون وحاجات المجتمع وليواجه التطورات الاقتصادية التي جاء بها القرن العشرون » (١) . وقد كان القانون المدني الجديد متفهما في المادة ١٧٨ منه القاعدة الخاصة بمسؤولية حارس الشيء وأن كان قد قصرها على أشياء معينة كما يتضح من النص : « كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو آلات ميكانيكية يكون مسؤولا عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ما لم يثبت أن وضوح الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه هذا مع عدم الاخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة » .

٢١٢- ولما كانت السيارة من الآلات الميكانيكية ومن ثم تدخل في عداد الأشياء التي ذكرها نص المادة ١٧٨ مدني مصري ، فلم تتردد المحاكم المصرية في تطبيقها بالنسبة لحوادث السيارات .

وقضى بأن المادة ١٧٨ من القانون المدني تنص على مسؤولية مالك الشيء عما يحدثه من أضرار ، ما لم يثبت الضرر يرجع الى سبب أجنبي لا يد له فيه . ويكون سائق السيارة المسئول الأول سواء كانت السيارة واقعة أم متحركة (٢) .

وقضى أيضا بأن المادة ١٧٨ الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة أو الآلات الميكانيكية تفترض مسؤولية مالك السيارة باعتباره حارسا ما لم يثبت أن حراسة الشيء لم تكن له لحظة الحادث . فإذا لم يثبت ذلك ، فانه يظل مسئولوا ولو خرج الشيء من يده رغبا عنه . وينتج عن ذلك أن قائد السيارة لا يكون حارسا وفقا

(١) محمد لبيب شلب ، مصلحه ، ص ٤٢ رقم ٣٢ .

Trib. CAIRE : 15-2-1951 : B. L. J. Egypt:

(٢)

P. 197.

المادة ١٨٧ ولو كان يقود يقود السيارة دون الملك . فالمسئولية تقع على عاتق الأخير وحده دون غيره (١) .

٢١٣ - خلاصة :

قدّمنا كيف أن الأمور قد تطورت في كل من فرنسا ومصر حتى وصلت في النهاية الى تطبيق قواعد مسئولية حارس الأشياء بالنسبة لحوادث السيارات التي تصيب المسافر في الطريق .

الا أن تساؤلا مطروحة ويتعلق بإمكان تطبيقه بالنسبة لما يقع من حوادث للركاب في السيارة ويصنف خاصة الركاب بالمجان ؟ وتمثل الاجابة عنه محورا لحراستنا فيما يلي :

Trib. somm. MANCHIA . 24-9-1952 : Bu. L. V: Egypt:, (١)
1953. P: 273:

Trib. somm. ALEX. 28-9-1953 : B. L. J.:
Egypte. 1954, P. 311.

الباب الأول

اشتراك المضرور في استعمال الشيء ونطاق المسؤولية عن الأشياء

٢١٤ — تمهيد وتقسيم :

قدما كيف أن القضاء — في فرنسا ومصر — قد استقر على تطبيق المسؤولية عن الأشياء في نطاق حوادث السيارات التي تصيب المار في الطريق .

وكان منطقيا ألا يخلطه الأمر إذا كان المصاب راكبا في السيارة التي وقع منها الحادث . خاصة وأن النص الذي يترز هذه المسؤولية في البلدين ، لم يتضمن أى تفرقة بشأن من يجوز له الاستفادة منها . ذلك أن نطاق تطبيق المسؤولية المثار إليها يتحدد — ودعما للمنطق السابق — بضرر أصاب شخص من شيء في حراسة شخص آخر ، والشرط الجوهري أثبات المضرور تدخل الشيء في أحداث الضرر الذي لحقه .

وعلى الرغم من ذلك ، فقد تدخل القضاء — في فرنسا على الأخص لوضع قيود تحد من نطاق تطبيق المسؤولية عن الأشياء ، وقد تهلث في قيد رئيسي هو في الواقع قيد مزدوج . فقد قرر القضاء المذكور عدم تطبيق هذه المسؤولية في حالة اشتراك المضرور في استعمال الآلة . هذا الاشتراك هو ما نقصده بالتقيد الرئيسي .

فعلى اعتبار أن تطبيق هذه المسؤولية مرهون بأن يكون المضرور اجنبيا عن الشيء ومن الحارس (١) ، فقد كان تفسير القضاء الفرنسي لذلك بأن جعل اشتراك المضرور في استعمال الشيء مانعا من تطبيقها .

وقد حدد ذلك القضاء صورتين لهذا الاشتراك المانع ، الصورة الأولى ويتم فيها اشتراك المضرور في استعمال الشيء — دون عقد — على سبيل المجاملة دون أى مقابل ، وقرر بصدها تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التصرفية التي تقوم على اثبات الخطأ .

أما الصورة الثانية ، فيتم فيها اشتراك المضرور في استعمال الشيء بموجب عقد وقرر فيها عدم تطبيق المسؤولية عن الأشياء لأن المضرور يجد

(١) انظر : محمد لبيب شبيب ، رسائله ، ص ١٦٥ ، رقم ١٤٠ .

حمايته في بنود هذا المعتقد . والتطبيق النموذجي لذلك كان بمسدد نقل الأشخاص بعوض حيث يوجد عقد نقل .

وعند القضاء البلجيكي ، فلا توجد أى صعوبة تطبيق المسؤولية
نـع الأخطاء في النقل المجاني كما ذكرت من قبل . أما عن الوضع في مصر ،
فإن القضاء والفقه قد ذهبا إلى القول بضرورة إثبات الخطأ التقصيري
للناقل مجاملة كما أوضحنا في القسم الأول من الرسالة .

وعلى مقتضى ما تقدم، فإن دراستنا في هذا الباب ستكون في فصلين:

الفصل الأول : اثر اشتراك المضرور في استعمال الشيء دون مقابل

في النقل مجاملة .

الفصل الثاني : اثر اشتراك المضرور في استعمال الشيء بموجب

عقد في النقل بعوض .

الفصل الأول

أثر اشتراك المضرور في استعمال الشيء دون مقابل في النقل مجاملة

٢١٥ - تمهيد وتقسيم :

ان استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية على الأشياء الجامدة كان

المبدأ الذي أرسته محكمة النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨

وإذا كان الظاهر يوحى - بعد تكمي أحكام القضاء الفرنسي - أن محكمة النقض الفرنسية قد انحازت بذلك إلى بعض محاكم الاستئناف التي كانت تقضى على هذا النحو قبل التاريخ المذكور ، فإننا إذا حققنا النظر ، نجدها قد اتبعت في الواقع مجلس الدولة الفرنسي الذي قرر ذلك الاستبعاد سنة ١٩٢٦

وما تجدر الإشارة إليه هنا ، أن اتباع محكمة النقض الفرنسيه لمجلس الدولة قد اتسع ليشمل قواعد المسؤولية عن فعل الحيوان لتقرر عنه تطبيقا في النقل مجاملة أيضا .

وبلاحظ أن محكمة النقض الفرنسية قد استندت فيها ذهبته إليه من استبعاد للمسئولية عن الأشياء بصفة عامة إلى عدة أسانيد وردت في قضائها نخص منها الآن فكرة اشتراك الراكب في استعمال الشيء مجاملة . هذا إلى جانب أسانيد أخرى ، منها ما ورد في قضائها مثل قبول الراكب للمخاطر ومنها ما رده الفقه في تأييده لقضائها على التفصيل الذي سيأتي فيما بعد .

وعلى مقتضى ما تقدم فإن دراستنا في هذا الفصل سوف تقع في مجتئين :

المبحث الأول : استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن الأشياء .

المبحث الثاني : الأسس القانونية لاستبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن الأشياء .

المبحث الأول

استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن الأشياء

٢١٦ - تقسيم :

اتجه مجلس الدولة الفرنسي الى استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن الأشياء الجادة المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ، وتال بضرورة اثبات لخطأ التقصيرى وفق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى حتى تتحقق مسئولية الناقل فى هذا النقل .

وتد اتبعت محكمة النقض الفرنسية هذا الاتجاه ، لتؤكد فى الوقت نفسه بعض أحكام الاستئناف التى سبقت مجلس الدولة فيما تضى به .

ولم يقف الأمر بها مند هذا الحد ، بل انها قررت أيضا استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية من فعل الحيوان المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٥ مدنى فرنسى (١٧٦ مدنى مصرى) .

وسوف نعرض أولا لقضاء مجلس الدولة بخصوص الاستبعاد المشار اليه ، ثم اتباع النقض له ، واتجاهها بعد ذلك الى توسيع نطاق ذلك الاستبعاد بصدد المسئولية من فعل الحيوان .

٢١٧ - أولا مجلس الدولة الفرنسى فى ١٩٢٦/٧/٢٣ (١) .

نعرف أن مجلس الدولة الفرنسى قد اتبع محكمة النقض الفرنسية بصدد حوادث السيارات حين تال بتطبيق تواعد المسئولية عن الحراسة فى هذه الحوادث ، على الرغم من عدم وجود نص فى القانون العام ، وأستند فى ذلك الى مخاطر المرور (٢) .

ولكن من الحالات النادرة التى اتبعت فيها النقض الفرنسية مجلس الدولة هناك كان بخصوص الحوادث فى النقل مجاملة . فقد اتجه المجلس الى استبعاد المسئولية عن الأشياء من النقل مجاملة واكتفى بتطبيق التواعد العامة فى المسئولية التقصيرية ، والتى تنبنى على وجوب اثبات الخطأ .

Cons. D'ET. 23-7-1926 : S. 1927-3-80

(١)

Cons. D'ET. 9-11-1925 : D. H. 1926, P. 10.

(٢)

وجاء في حيثيات قضائه : « حيث أن الحادث الذي أصيب فيه الراكب قد وقع أثناء نقله مجانيا في سيارة عسكرية ، فان مسؤولية الدولة لا تقوم في هذه الظروف ، الا اذا كان الحادث يرجع الى خطأ قائد السيارة » .

ولم يوضح مجلس لدولة الفرنسي المبررات التي استند اليها في. قضائه . وعلى الرغم من ذلك ، فان حكمه السابق كان له أهمية في حينه نظرا لما تضمنه . وترجع هذه الأهمية الى أن هذا الحكم قد صدر في وقت كان القضاء العادي — في فرنسا — منقسما فيه بين تطبيق المسؤولية التقصيرية وتطبيق المسؤولية العقدية في النقل مجاملة .

ونضيف الى ذلك أيضا ، أن محكمة النقض الفرنسية نفسها لم تكن. قد حسنت الأمر حتى ذلك الوقت .

٢١٨ — ثانيا : اتباع محكمة النقض الفرنسية مجلس الدولة بحكم
٢٧ مارس ١٩٢٨ (١) :

قد قررت محكمة النقض الفرنسية بموجب هذا الحكم عدم تطبيق المسؤولية عن الأخطاء الجادة في النقل مجاملة وقالت بضرورة اثبات خطأ الناقل حتى تتحقق مسؤوليته . والواقع أنها لم تكن تتبع مجلس الدولة بحسب ، بل أنها قد أكدت بذلك بعض أحكام الاستئناف التي سلكت نفس الاتجاه في تاريخ سابق على قضاء مجلس الدولة .

وسنوضح أولا موقف قضاء الاستئناف قبل أن نعرض لضمون حكم النقض .

(١) موقف قضاء الاستئناف في فرنسا :

٢١٩ — لقد اتجهت محكمة استئناف مونبلييه الى القول بعدم تطبيق المسؤولية على الأخطاء في النقل مجاملة واشترطت اثبات خطأ الناقل حتى يمكن القول بمسؤوليته . واستندت في ذلك الى أن المسادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي لا تنطبق الا اذا كان الضرر قد أحدثه شيء جامد دون تدخل الإنسان (٢) .

CASS. Civ. 27-3-1928.

(١) مشار اليه من قبل ص .

MONTPELLIER : 3-4-1922 : Rec. pèr. ASS. 1922, P. 459. (٢)

وفي نفس الاتجاه ، كان قضاء استئناف RIOM في ٢٩ مايو سنة ١٩٢٥ والذي صدر بمناسبة حكم النقض محل الدراسة .

فقد تضمن قضاء الاستئناف المذكور عدة مبادئ نوجزها فيما يلي :

(١) رفضت المحكمة تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي في النقل مجاملة واستندت في ذلك الى أن تطبيق هذا النص مشروط بإبالت ميب في الشيء . ونظراً لعدم ثبوته فقد رفضت تطبيق النص .

(ب) لقد رفضت المحكمة دعوى الراكب المضرور التي تستند الى المادة ١٣٨٢ مدني فرنسي ، وعللت ذلك بعدم ثبوت خطأ الناقل . بل انها اشترطت في هذا الخطأ - في حالة ثبوته - أن يكون جسيماً .

ويلاحظ أن هذا الحكم قد صدر قبل أن تقرر النقض الفرنسية في ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ (١) إلغاء التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء بصدد تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي .

٢٢٠ - (٢) مضمون النقض الفرنسية :

على اثر الطعن بالنقض في حكم الاستئناف السابق ، صدر حكم النقض الفرنسية في ١٩٢٨/٣/٢٧

ونظراً لأن حكم الاستئناف محل الطعن قد عدا مجرداً من العاملية لما تضمنه بخصوص المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي وذلك لصنوع حكم النقض الفرنسية في ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ برفض أي تفرقة بشأن تطبيق هذا النص ، فانه كان يتصور أن تنج بحكمة النقض الفرنسية الى تطبيق هذا النص في النقل مجاملة وهي بصدد نظر هذا الطعن ، ولكنها لم تفعل . فقد ذهبت الى القول بعدم تطبيق ذاك النص في النقل مجاملة وأوجبت على الراكب المضرور ائبالت خطأ الناقل أو تابعه .

وبسكتنا تلخيص حيثيات الحكم فيما يلي :

(١) ان القرينة المتضمنة عليها في المادة ١/١٣٨٤ مدني ضد حارس الشيء قد وضعت لضمان تعويض من اصابه ضرر من .

(١) نفس الشيء من قبل من . CASS. Civ. 21-2-1927.

شيء لم يشترك في استعماله . وعلى ذلك فإنه لا يمكن الاحتجاج بها ضد حارس السيارة من قبل من أخذ مكانه بها بناء على فعل المجاملة البحتة .

(ب) ان من قبل أو طلب الاشتراك مجاملة في استعمال السيارة وهو على علم تام بالمخاطر التي سوف يعرض لها نفسه . لن يستطيع الحصول على تعويض من حارس هذه السيارة الا اذا اثبت خطأه أو خطأ تابعه وفق احكام المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مكنى فرنسى .

ويلاحظ انه اذا كان حكم النقض في ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ والذي انتهينا من مرض مضمونه قد اتفق مع قضاء الاستئناف في النتيجة بخصوص عدم تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة فانه اختلف منه في الاسباب وهو امر سنبتيه فيما بعد .

٢٢١ — ثالثا : اتجاه النقض الفرنسية الى استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن فعل الحيوان :

في حكم لدائرة العرائض بتاريخ ١١ مايو سنة ١٩٢١ قضى بأن قرينة المسؤولية المتصوص عليها في المادة ١٣٨٥ مكنى ضد مالك الحيوان الذي احدث للضرر ، لا يمكن الاحتجاج بها من جانب الراكب في عربة يجرها حيوان *voiture attelée* لانه اشترك في استعمالها على سبيل المجاملة وهو على علم بالمخاطر التي يعرض لها نفسه (١) . ورددت نفس هيئات حكمتها في ٢٧ مارس سنة ١٩٢٢

CASS ReQ. 11-5-1931 : D. H. 1931 P. 381-Gaz. Pal. (١)
1931-2-240- Rev. gén. ASS terr. 1931, P. 825.

ومن اتصلاها في اللغة :
DEMOGUE : Rev. tr. Civ. 1929, P. 755, n° 2

المبحث الثاني

الاساس القانونى لاستبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن الاشياء

٢٢٢ - تمهيد وتقسيم :

راينا ان القضاء الفرنسى - الادارى والعادى - قد استقر - فى وقت من الاوقات - على عدم تطبيق المسؤولية من الاشياء فى النقل مجاملة . فما هى ياترى علة ذلك ؟

لقد استند القضاء العادى فى فرنسا الى عدة اسانيد فى استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن الاشياء . فقد استندت محاكم الاسئناف الى التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء . اما محكمة النقض فقد استندت الى فكرتى اشتراك المضرور فى استعمال الشيء وقبول المخاطر . هذا الى جانب بعض الاسانيد الاخرى التى تال بها الفقه الفرنسى فى تعليقاته على احكام النقض .

اما عن القضاء الادارى فى فرنسا ، فقد جاءت حيثيات احكام مجلس الدولة بصورة موجزة وعامة مما اضفى عليها غموضا لا نستطيع معه ان نحدد الاساس القانونى الذى استندت اليه فى استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن الاشياء . فلم تسمح لنا صيغتها بالوقوف على ما اذا كان المجلس قد استند الى فكرة اشتراك المضرور فى استعمال الشيء . وان كان يتضح من احكامه عن طريق الاستنباط ان هذا الاساس يتمثل فى مجانية النقل .

وسوف نلخص الاسس القانونية لعدم تطبيق المسؤولية عن الاشياء فى النقل مجاملة فى سبعة تعرض لكل واحد منها فى مطلب

المطلب الاول : التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء .

المطلب الثانى : فكرة الاشتراك فى استعمال الشيء .

المطلب الثالث : فكرة الحراسة المشتركة .

المطلب الرابع : تربية الخطأ على ملق الراسب .

المطلب الخامس : نظرية تحمل التبعة .

المطلب السادس : مجانية قبول المخاطر .

المطلب السابع : مكر قبول المخاطر .

المطلب الأول

التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء

٢٢٣ - قدما أن جانباً من قضاء الموضوع في فرنسا قد ذهب الى عدم تطبيق قواعد مسؤولية حارس الأشياء في النقل مجاملة . وترأى لنا من حكم ذكرناه أن المحكمة قد استثنت في ذلك إلى فكرة التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء . فقالت بتطبيق قواعد تلك المسؤولية إذا وقع الحادث من السيارة دون اشتراك الإنسان ، لأنه يتوفر في هذه الحالة لفعل الشيء الذي كان يعتبره القضاء آنذاك شرطا جوهريا لتطبيق قواعد مسؤولية حارس الأشياء إذ أن مجانية النقل لم تكن في الاعتبار (١) .

وقد جاءت كثير من أحكام قضاء الموضوع في فرنسا في هذا الاتجاه أيضا (٢) . وكان لمحكمة استئناف جرينويل (٣) نصب السبق في مثل هذا التسيب . حين قالت أن المسادة ١٣٨٤ مدني لم تنص على الفعل التلقائي للشيء بعيدا من تدخل الإنسان ، وعلى ذلك فانها لا تنظم المسؤولية من حادث وقع من سيارة يقودها انسان لأن سبب الحادث يكن في هذه الحالة ، ليس في فعل الشيء ، وإنما في فعل الإنسان الذي يقود السيارة .

وليس من شك أن المحكمة لم تفرق بصدد تطبيق قواعد مسؤولية حارس الأشياء بين ما إذا كان المضرور راكبا أم مارا في الطريق ، وبين ما إذا كان راكبا بعوض أم مجانا في الحالة الأولى . أما وقد جاء تطبيق قواعد المسؤولية المذكورة مطلقا في هذه الحالات لا يحد منه سوى القيد المتعلق بضرورة أن يكون الضرر ناتجا عن فعل الشيء ذاته ، فإنه يمكن القول بأنه كان هناك ارتباطا وثيقا بين تطور قواعد مسؤولية حارس الأشياء وتطبيقها على أساس القيد السابق في حوادث السيارات بصفة عامة من جهة واستبعاد أحكام قضاء الموضوع لقواعد المسؤولية تلك في حوادث نقل

(١) انظر فيما سبق حكم مونبلييه في ٢ أبريل سنة ١٩٢٢ .

Cour d'app. DE PAU : 5-6-1925 : Rec. Pér ASS. 1925, (٢)
P. 437.

Cour d'app. DE NIMES : 9-1-1925 : J. ASS. 1925, P. 162.

Cour d'app. DE GRENOBLE : 15-11-1921 : Rec. pér.
ASS. 1922, P. 175.

الاشخاص مجاملة من جهة أخرى . ولعل وجها آخر لهذا الارتباط يظهر في تطبيق قواعد المسؤولية السابقة في النقل مجاملة اذا ما تحقق ما هو كفيلا بمنع تأثير القيد المذكور بان كان الحادث يرجع الى فعل السيارة ذاتها دون تدخل الانسان . وهو ما ذهبت اليه بعض احكام الموضوع في فرنسا كما سنرى فيما بعد .

ويلاحظ ان هذا التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء قد تعرضت للنقد (١) .

المطلب الثاني

فكرة الاشتراك في استعمال الشيء

٢٤ — أن قضاء النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ قد استند في واقع الامر — وهذا اقتناعه في حينه أخذا في الاعتبار ما تصوره أساسا وهذا لتطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي — الى لشتراك الراكب مجاملة في استعمال السيارة لتقرير أنه لا يستحق الحماية التي يتفهمها النص السابق بل تكفي حمايته بموجب المادة ١٣٨٢ مدني فرنسي . وجاء في قضائها أن المادة ١/١٣٨٤ « وانها لا تنطبق » بالنسبة لمن قبل أو طلب الاشتراك على سبيل المجاملة في استعمال السيارة » (٢) .

وقيل في تفسير ذلك « أن من لم يشترك في استعمال الشيء لا يتدخل في جعل وقوع الضرر امرا ممكنا بما من استخدم الشيء فقد استحدثت إمكان وقوع الضرر الذي اصابه ومن ثم فإن حاجته للحماية تكون أقل من الاول » (٣) .

وقبل الشروع في تقييم ذلك ، لماننا نقاسم أولا من مقصود هذا الاستعمال وشروطه ؟

(١) انظر فيما سبق لقد هذه التفرقة .

(٢) انظر حكم النقض الفرنسية في ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ بشأن اليه فيما سبق .

MAZEAUD (H.) : cour doct. 1952-1953. P. 272.

(٣) انظر :

CAPITANT : grand arret. 1970, P. 417, n° 144-147. انظر (١)

المصود بالاستعمال وشروطه :

٢٢٥ — يقصد بالاستعمال *L'usage* أن يقوم المضرور باستعمال الشيء فيما اعد وخصص له عادة من استعمال ، على وجه يخوله الحصول على المنفعة التي تترتب على هذا الاستعمال عادة (١) فاستعمال السيارة مثلا يكون بركوبها .

٢٢٦ — وعليه فان شروطا يتعين توافرها فيه حتى يترتب الاشتراك فيه من المضرور الاثر الموجود منه كما جاء في حكم النقض . (٢) .

(١) يجب أن يشترك المضرور في استعمال الشيء حقيقة :

بمعنى أن يكون المضرور قد أصيب أثناء استعمال الشيء فيما خصص له عادة . ومن ثم فلا يتوفر الاستعمال ، ولا يشكل اشتراك المضرور فيه عقبة أمام استفادته بقواعد مسئولية مدرس الاشياء ، في حالة تيساميه بأداء خدمة مماثلة في دفع سيارة معطلة في الطريق . لان المصود

MAZEAUD (H.) : op. Cit. P. 283.

(١)

JAUFFRET : "la responsabilité civile en matière d'accidents automobiles. étude, comparé".
thèse AIX, 1963, P. 78.

GORE : "responsabilité du fait des choses" Rép. dr. Civ. 1954,
t. IV. P. 646.

ومن اللغة المصرية : محمد لبيب شنب ، رسالته ص ١٦٦ ، ١٤١ .

GORE : op. Cit:

(٢) انظر في هذه الشروط :

وانظر في استعمال تطبيق المادة ١/١٢٨٢ على أساس الاشتراك في الاستعمال مجاملة في احوال اخرى غير تلك الأشخاص :

CASS. Civ. 24-10-1963 : Gaz. Pal. 1964-1-177.

لقد قضى بأنه عندما يسبب أحد التلاميذ نتيجة انفجار إحدى الآلات خلال زيادة جهاديه كان يقوم بهما التلاميذ لعمل البيان ، فإن فساد الموضوع يكون قد طبق — بحق — المادة ١/١٢٨٢ على أساس أن العمل الذي يتطو على المجاملة لا يؤثر على مسئولية مدرس العمل إلا اذا كان هناك اشتراك في استعمال الآلة من جانب أحد الزائرين ، وأنه لم يثبت أن أحدا منهم لم يشترك في استعمال الآلة التي انفجرت ، وإنما كانوا يشاهدون كمنية صليها . وحتى اذا ثبت أن المضرور قد لمس الآلة ، فإن هذا العمل يؤدي الى إعفاء حارس الآلة كليا أو جزئيا .

Cour d'app. DE PAU : 4-6-1964 : 4-8-1964 : J. C. P. (١)

1964-4-135.

بالاشتراك المستلزم ذلك الاشتراك في استعمال الشيء فيها اعد له وعلى وجه يخول الحصول على المنفعة الناتجة من الاستعمال المذكور .

وبناء على ذلك قضى أيضا ، بأنه عندما يصعد راكب بالمجان على ظهر سيارة ، على أثر تعطل أضواءها Panne d'éclairage لاضاءة الطريق فإنه يتوقف *à ce point* عن الاشتراك في استعمال السيارة .

(ب) يجب أن يتم الاشتراك على سبيل المجاملة البحتة من جانب الحارس

من المتعين أيضا « أن يخول حارس الشيء للمضروب استعماله مجاملة دون جبر » (١).

ويتفصح إذا أن ارتباطا ، سبق أن تحدثنا عنه ، قائم بين المجاملة والاختيار في النقل . وكما ذكرنا أيضا ، فلا تتوافر صفة المجاملة في النقل إذا كان نقل المضرور قد تم رفعا عن الناقل الحارس ودون علمه .

وعليه فلا نكون بصدد اشتراك في الاستعمال على سبيل المجاملة « في حالة من يأخذ مكانه في السيارة خلسة عن الناقل .

كذلك لانكون بصدد اشتراك في الاستعمال على سبيل المجاملة إذا كانت للناقل مصلحة في عملية النقل (٢) .

نقد فكرة الاشتراك في الاستعمال :

٢٢٧ — لايجوز للراكب مجاملة — بدموى اشتراكه كذلك في استعمال السيارة التمسك ضد ناقله بقواعد المسؤولية عن الأشياء . حجة واهية ، في نظرنا ، استندت إليها محكمة النقض الفرنسية حتى تتوصل الى النتيجة السابقة ، ومن السهولة تنفيذها ، لأنها تتناقض مع النصوص والمطلق . ولعلنا لا نكون متجاوزا إذا قلت أن هذا القضاء يتضمن ما يحملنا على القول بأن هذه المحكمة تتناقض مع نفسها ١٥.

BLJOT : op. Cit. P. d, n 20.

(١)

AUBRY et RAU : *éc. Civ. frane.* 6, ed. 1951,

Par ESMEIN, t. VI, n° 448, P. 620.

ان الاشتراك في استعمال الشيء لا يكون مجاملة بمجرد أن المضرور لم يدع مقابلا .

AUBRY et RAU : op. Cit.

(٢)

(١) وفي التدليل على مخالفته للقانون ، فاننا نكتفى بالقول بأن أى من نصوص القانون ، سواء الفرنسى أو المصرى ، لم يتضمن ما يشير إلى تفرقة بصدد الاستفادة بقواعد المسؤولية عن الأشياء ، بين ما إذا كان المضرور قد اشترك فى استعمال الشيء الذى أحدث له الضرر أم لا أو إذا كان الاشتراك مجانيا أم لا .

(٢) أن محكمة النقض الفرنسية باستنادها إلى هذه الفكرة ، تكون قد وضعت لتطبيق نص المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ، (١٧٨ مدنى مصرى) شرطا لم يتضمنه . ومن ثم فاننا نرى مع البعض (١) أن قبول هذا الحل يعنى « أن عدم الاشتراك على سبيل المجاملة فى استعمال الشيء يعتبر شرطا لتطبيق القرينة » وهو أمر يمكن قبوله بموجب النص .

(٣) وتبدو عدم منطقية هذه الفكرة أيضا ، فى أن هذه الحجة تكون مقبولة إذا كان القضاء قد استبعد النص السابق فى كل حالة يتم فيها اشتراك المضرور فى استعمال الشيء . أما وقد قصرت محكمة النقض الفرنسية الأمر على الاشتراك مجاملة وكذا الاشتراك بموجب عقد ، فاننا نرى ، مع رفض فكرة العقد ، أن السبب الحقيقى يكمن فى فكرة المجاملة والمجاملة وليس الاشتراك فى الاستعمال .

(٤) وزيادة فى تأكيد خلطها بين الأمور بما يتناق مع المنطق أيضا ، نجد المحكمة ، قد خلطت (٢) بين العلم بالمخاطر الذى لا أثر له وبين الاشتراك فى الاستعمال ، الأمر الذى يؤدى إلى وصم تضامها باليوعة وعدم التحديد . وعليه « فإن ما عاينت به محكمة النقض سنة ١٩٢٨ فيما يتعلق بهذا الاستبعاد فى النقل مجاملة وفى نطاق المسؤولية من فصل الحيوان إنما هى قاعدة تستند إلى تبرير محيب » (٣) .

(٥) وبغضلا من ذلك ، فإن هذا الاتجاه لمحكمة النقض ، والمسئولية عن الأشياء تبنى على فكرة الحراسة ، يؤدى إلى جانب كون اعتبار

CHAPUS : "responsabilite publique et responsabilité (١)
privée" these PARIS, 1952. P. 229, n° 285.

(٢) انظر فى هذا الخط :

Cour d'app. DE LYON : 2-5-1967 : Gaz. Pal. 1968. somm. P. 22:

وقالت أن الزاكن مجاملة يفقد دالتيه بالموتيس كافر لنزوله الضنى من الاستفادة
بقرينة مسئولية الحارس بسبب الاشتراك فى استعمال السيارة مجانا وهذا القول يأخذ
شكل قبول المخاطر .

RODIERE : dr. transp. fasc. 1, 1960, t. 3, P. 145, n° 1306 ٢٣

«الراكب مجاملة حارسا - وهو أمر غير مقبول كما سنرى - » الى الاعتقاد بأن المسؤولية الممنوحة عليها في هذا النص (١/١٣٨٤) تتأسس على استعمال الشيء « في حين أن الامر ليس كذلك بيقين . (١)

(٦) وليس ثمة صعوبة أيضا في أن تقدم البرهان على ما ينطوى عليه رأى النقض من تناقض بين .

والدليل على ذلك حرمانها خلف الراكب المضروب ، الذي يتنافى بحاسه الشخصى ، من الاستفادة بقواعد المسؤولية من الأشياء في حالة وفاة المضروب . ومن هنا يبرز التناقض المشار اليه ، في أنه اذا كان سبب حرمان المضروب هو اشتراكه في استعمال الشيء مجاملة ، ومن ثم حصوله على منفعة ، فانه كان يتعين عليها والحالة هذه حيث السبب شخصى يتعلق بالمضروب وحده ، أن تقضى بجواز تمسك الخلف بقواعد هذه المسؤولية المذكورة في حالة وفاة المضروب ، الامر الذي لم يحدث .

واذا كان تفادها قد جاز في هذه المسألة الى جانب حرمانها خلف المضروب المتوفى من الاستفادة بقواعد المسؤولية تلك فانها استندت الى اسباب أخرى ذكرناها من قبل .

(٧) وتسوق الدليل على هذا التناقض أيضا ، ان محكمة النقض الفرنسية قد ذكرت بصفة مستمرة في احكامها أن المسؤولية من الأشياء لا تستط الا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو السبب الاجنبى . وعليه فان استعمال النقض لفكرة الاشتراك في الاستعمال ، توصلنا الى المبدأ الذى أرسنه ، يكون قد أدى الى اعطاء هذه الفكرة قوة مسبب الاعفاء من المسؤولية عن الحراسة ، الامر الذى لم يقل به احد .

وجاءت بعض أحكام القضاء الفرنسى الى جانب الاعتراف بعدم تأثر اشتراك المضروب في استعمال الشيء على مسؤولية حارسه .

وقضى بأن استناد حارس الشيء المدمى عليه الى أن المضروب قد اشترك في استعمال الشيء على سبيل المجاملة ، فان ذلك ليس من شأنه أن يؤدي الى اثبات قوة تاهرة أو خطأ من المضروب يؤدي الى الاعفاء من ترفئة المسؤولية التى تقع على الحارس . (٧)

RUTSEART : op. Cit. 260.

PARIS : 14-6-1960 : J. C. P. 1960 — 4 — somm. P: 160

١١٠

١١١

٢٢٨ — وعلى الرغم من ذلك فقد واصلت محكمة النقض الفرنسية تسميتها على قضائها مستندة في ذلك الى ما كنا بصدد التعرض له سواء الى جانب أساليب أخرى .

وكان يظن . على اثر ما توجه من انتقادات اليها في هذا الصدد ، انها سوف تعدل من ذلك : الا انها ظلت على العكس تردد هذه الفكرة في قضائها اللاحق . (٧) .

ومن ناحية أخرى فقد بدا الفقه يبحث فيما يمكن أن يعتبر أساسا لما جاءت به محكمة النقض في حكم سنة ١٩٢٨ . وان كان ما ذكره لم يكن — كما سنرى — أكثر حظا عما عداه حيث سيكون محلا لانتقادنا ايضا . .

مالى جانب فكرة قبول المخاطر ، أو العلم بها كما ورد في حكمها . اتجه الفقه الى مبررات أخرى . فقال البعض بتأسيس ذلك الاستبعاد على أساس فكرة الاشتراك في الحراسة بينما ذهب البعض الآخر الى القول بأن هناك قرينة خطأ على صاحب الركاب ، وقال آخرون بفكرة تحمل التبعة .

وأول ما يلاحظ على هذه الأفكار كما سيوضح من شرحها ، انها تدور في ملك فكرة الاشتراك في احتمال الشيء ، ومن ثم ، فقد كان منطقيا ، مادام الأمر كذلك ، ألا تختطف هذه الأفكار في مصيرها من الفكرة .

ولم يك ثمة شك أن يستمر الفقه في مجهوداته بحثا عن أساس ينال الانتفاع لتقتصر في النهاية فكرة المجانية وهي فكرة أخلاقية حيث توجب العدالة — حسب عرف انصارها — عدم اخضاع الناقل مجاملة لمسئولية جسيمة .

وسوف نتولى عرض هذه الأفكار مع تقديرها فيما .

(١) CASS. ch. ReQ. 9-6-1928 : D. P. 1928-1-153, note SAVATIER

CASS. Civ. 11-6-1928 : D. H. 1928, P. 414-22-7-1929 : Gaz. Pol. 1929-2-588-14-5-1930 : Gaz. Pal.

1930-2-566-28-5-1930 : Gaz. Pal.

1930-2-574-30-12-1931 : S. 1932-1-62.

المطلب الثالث

فكرة الحراسة المشتركة

— لقد اتجه اتصار هذه النظرية ، تفريعا عن فكرة الاشتراك في الاستعمال ، الى القول بفكرة أخرى واهمين فيها ما تصوره أساسا لحرمان الراكب مجاملة ، الذي أصيب في حادث وقع خلال نقله من الاستفادة بقواعد المسؤولية من الأشياء . ونحوى هذه النظرية مائل في أن الضرر بركوبه السيارة مجاملة ، فانه يكون بذلك شريكا للنقل في حراسة السيارة مما يترتب عليه القول بأنه ، وقد صار حارسا ، فلا يجوز له الرجوع على النقل الحارس بقواعد المسؤولية عن الأشياء وإنما يتعين عليه إثبات خطأ على عاتقه ، لأنه إذا كان الالتزام القانوني بالحراسة يوجد لمصلحة الأشخاص الذين لا يستخدمون بأنفسهم الشيء الذي يعتبر محلا لها ، فأتنا نكون ، عندما يركب أشخاص في سيارة بصدد نوع من الحراسة المشتركة *une sorte de commune du véhicule* .

ومن أقوى اتصارها أيضا الاستاذ ديوران الذي ذهب الى القول بأن صفة الحارس تتطلب الاجتماع امرين (١) : —

(أ) مبادرة *L'initiative* من الفرد تؤدي الى افعال الشيء الذي أحدث الضرر في العناصر المسببة للحادث .

(ب) استقلال الفرد تجاه الغير: استقلالاً يخوله أن يتصرف بالنسبة

BEAUDONNAT "Des clause: c'e non-responsabilité et des l'assurance des fautes". PARIS, 1927, P. 74. (١)

DURAND : des convention d'irresponsabilité" (٢)
thèse, PARIS 1931, P. 96, n° 31.

BIASOT : ehron. op. Cit. J. ASS. 1928, P. : ومن اتصار ذلك :
223, notamment P. 229-GALINIE :
thèse, op. Cit. 1931, P. 200.

RIEDMATTEN : op. Cit. P. 28. ماضى رقم ١ :

للشيء كصاحب سلطة ، وأن يضعه في حالة condition بحيث لا يضر
الغير .

ورتب على ذلك نتائج :

١ - إذا لم يتوافر العنصران ، فإن الفرد تحميه المادة ١٣٨٢ ب
ولا يعتبر حارسا بالنسبة للغير .

٢ - أما إذا اجتمعا فإن الحراسة تقوم ، ومن تقع على عاتقه
يصير مسئولا تجاه الغير ، ويفقد في نفس الوقت حماية المادة ١٣٨٤ .

وبين هذين الوضعين ، عدم المسؤولية والحماية من ناحية
والمسؤولية وعدم الحماية من ناحية أخرى . ألا يمكن أن نتصور - على
حد تساؤل الأستاذ ديوران - وضعاً ثالثاً يقسم بعدم المسؤولية وعدم
الحماية ؟ ويجب على ذلك قائل : أن من يشترك بإرافته ولمسلحته فقط
في استعمال الشيء ، فإنه يأخذ قليلا من صفة الحراسة Brené en
quelque maniere un peu de la qualite du gardien
ولا يستطيع الرجوع على الحارس على أساس المادة ١٣٨٤ .

٢٣ - وقد استندت محكمة أكس في حكم بتاريخ ٢٧ أبريل سنة
١٩٧٢ إلى فكرة الاشتراك في الحراسة لتقع تطبيق المادة ١٣٨٤ / ١
مدنى فرنسى في النقل مجاملة . وكان ذلك في قضية حيث أصيب راكب
مجاولة مع آخر يشترك بسيارته في سباق وقالت المحكمة أن هذا
الراكب إنما يعتبر شريكا في الحراسة co - gardien ومن ثم لا يستطيع
التمسك ضد النقل بالمادة ١٣٨٤ / مدنى فرنسى (١) .

نقد فكرة الحراسة المشتركة :

٢٤ - أن هذه النظرية لاتصلح في نظرنا مبررا لنا ذهبت اليه
التنقض الفرنسى فيما يتصل بعدم تطبيق المسؤولية عن الإتياء في النقل
مجاولة ، لأنها ولدت تحلل في طياتها بذور هدمها .

(١) Trib. granel. inst. AIX : 27-4-1972 : Gaz. Pal. 1972-2-559

١ — لأنه إذا كان من الممكن أن تكون محلاً للقبول من جانب من يربطون الحراسة بالاستعمال — وهم قلة — مثل الأستاذ سبارك (١) ، فإنها تتعارض مع تعريف الحارس على أنه « الشخص الذي تكون له وقت حدوث الضرر سيطرة فعلية على الشيء ذاته واستعماله » وحاصل هذه السلطة الفعلية تسكتها ذهبت بحكمة النقض الفرنسية في حكم ٢ ديسمبر سنة ١٩٤١ (٢) ثلاث سلطات للحارس على الشيء لاتقوم الحراسة دونها. وهي الاستعمال ، والتوجيه ، والرقابة . (٣)

وعلى غرض توافر العنصر الأول في جانب الراكب مجاملة لاشتراكه في استعمال السيارة بركوبها ، فلا شك أنه ينقصه منها العنصر الثاني والثالث ومن ثم لا يمكن اعتباره شريكا في الحراسة . إلا إذا قلنا بأنه شريك فيها على أساس توزيع تلك العناصر بينه وبين الناقل ليكمل الأخير نقص العنصرين لدى الأول ، وهو ما لم يقل به أحد على الإطلاق..

٢ — ثم أننا نستطيع القول ، ونحن نتسائل عن أساس نظريتهم هل هو اشتراك الراكب في استعمال السيارة بركوبه أم هو فكرة المجانية لاشتراكه في الاستعمال على سبيل المجاملة ، أن أنصار هذه الفلزية ، وقد استندوا بيقين إلى الفكرة الأولى دون الثانية ، يتناقضون مع أنفسهم ومع أحكام القضاء . لأنه لما كان مبني قولهم بأن الراكب مجاملة قد غدا شريكا في الحراسة أنه قد اشترك في الاستعمال ، فلماذا لا يقال ذلك بالنسبة للراكب في النقل المصلحي الذي اعترف له القضاء بحق التمسك بقواعد المسؤولية من الأشياء ولم يعتبره إذا شريكا في الحراسة ؟ أن سببا آخر هو المجانية — ولا تصلح أساسا لنظرية الاشتراك في الحراسة بطبيعة الحال — هو سبب حرمان الراكب بمجاملة من الاستفادة بقواعد المسؤولية من الأشياء وهذا ما يمكن أن نقوله حتى الآن استخلاصا مما سبق .

SARCK : "essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine prive " thèse PARIS, 1946. P. 245-246. (١)

(٢) محمد لبيب شلب ، رسائله ، ص ٨٢ رقم ٦٠ وما بعدها — كذلك منصور مصطفي منصور : مذكراته في مصادر الالتزام ١٩٧٢ ص ١٩١ .
CASS. ch. Reun. 2-12-1941 : S. 1941-1-1917 (٣)

٢ - كذلك فإن القول باشتراك الركاب مجاملة في حراسة السيارة إنما هو أمر يتعارض - وقد أصبحنا بصدد حارسين لشئ واحد في نفس الوقت - مع مبدأ « تبادلية الحراسة وعدم ازدواجها »
la garde est alternative et non cumulative (١) .

٤ - ان القول بهذه النظرية يؤدي الى نتائج خطيرة بالنسبة للراكب . فغضلاً عن أنه يؤدي الى حرمانه من التعويض في حالة ما اذا كان مصاباً في حادث وقع أثناء نقله فإنه يؤدي الى نتيجة أكثر خطورة ، يفرض القانون والمنطق عدم قبولها ، الا وهي اذا كان المصاب في الحادث ماراً في الطريق فإنه يستطيع ، مع هذا الاشتراك ، الرجوع على الراكب .

٥ - ونسجل أخيراً على الاستاذ ديوران تناقضاً وقع فيه . لانه اشترط أمرين لتوافر الحراسة ورتب على عدم توافرها عدم وجود صفة الحارس ومن ثم عدم المسؤولية والحماية ، بخلاف توافرها الذي تتوافر معه صفة الحارس ومن ثم المسؤولية وعدم الحماية ، فكيف ننصور وضعاً ثالثاً ينطوي على عدم مسؤوليته وعدم حماية من يشغله (الراكب مجاملة) بموجب المادة ١/١٢٨٤ . وحتى اذا قلنا بلهكان تصوره - وهو أمر نشك فيه بيقين - فإنه يكون قد تناقض مع نفسه لانه بقوله بعدم المسؤولية فإن ذلك معناه أن الراكب الذي يشغل هذا المركز الثالث لم تتوافر لديه مقتضيات تحمل تلك المسؤولية ماثلة في عدم اعتباره حارساً لعدم توافر ما حدده من عناصر ، الامر الذي يفرض بالضرورة إمكان حمايته لان يصير بذلك من الغير ، لان الغير هو كل شخص آخر غير الحارس (١) .

CASS. Civ. 21-3-1961 : Bull. Civ. 1961-2-134, n° 185-
28-5-1964 : Bull. Civ. 1966-2-546, n° 780.

(١) انظر تحديد الغير في الحراسة بالمجاملة مع الحارس :
LEBRUN : thèse, op. Cit. 19, P. 53.

تريب مله : منصور ممطلي منصور ، المرجع السابق ، ص ١١٢

أما وقد ثبت عدم صلاحية النظرية (١) فإن الفقه بحث عن أفكار أخرى .

المطلب الرابع

قرينة الخطأ على عائق الراكب مجاملة

٢٣٢ - وفي نطاق الاشتراك في الاستعمال ، قال الأستاذ ريبير بأن استعمال السيارة من جانب الشخص الراكب فيها ثم اصطافه ، يعتبر قرينة على أن الضرر الذي لحقه يرجع الى خطأ منه ، وهي قرينة تبطل نظيرتها التي على عائق حارس الشيء .

وقد أكد ذلك في تعليقه على حكم محكمة النقض الفرنسية في ٢٧ مارس ١٩٢٨ (٢) . وركز في تبريره على فكرة الشيء الخطر كأساس لتطبيق المادة ١٣٨٤ ١/ .

وقال الأستاذ ريبير : أنه من التجاوز القول بأن هناك خطأ في جانب المضرور في هذه الحالة لاشتراكه في استعمال الشيء . لأن قيام المضرور بتعريض نفسه لمخاطر الشيء لا يمكن تكيفه على أنه خطأ لمجرد

(١) انظر في ندد الاشتراك في الحراسة : RUTSEART : op. Cit. P. 260

BARAUD : thèse, op. Cit. 1933, P. 93-94.

DE SCHIZEAUX : thèse, op. Cit. 1934, P. 151-152.

RIPERT : "le regime democratique et le droit civile moderne".
1938, P. 354. n° 175.

FLOUR : Rev. crit. 1938, P. 346.

CDRN (G) : thèse op. Cit. 1949. P. 132.

ESMEIN : Cours doct. 1949-1950, P. 185.

MAYNIER : "la garde et son deplacement contribution a
L'etude de la responsabilite du fait des choses" These
PARIS, 1950, P. 100.

PONSARD : note, D. 1950, P. 175, notamment P. 177-178.

MAZEAUD : (H.) Cours. doct. 1952-1953, P. 277.

RIPERT : note, D. P. 1928-1-145 notamment P. 146-
aussi, note, D. 1925-1-7. (٢)

أن الشيء خطر . وبغلا من ذلك ، فإذا كان هناك خطأ من المضرورة .
فإن استبعاد المادة ١٣٨٤ يمكن تفسيره بأنه تطبيق للقواعد العامة .
ولكن إذا لم يكن هناك بالضرورة خطأ من المضرورة ، فإنه توجد على
الاقبل قرينة على أن الحادث يرجع الى استخدام شيء خطر ، وأن هذه
القرينة تكفى لإبطال تلك التي تقع قانونا على عاتق حارس الشيء . أن
القضاء قد قرر افتراض خطأ حارس الشيء الذي يمثل خطورة بالنسبة
للغير إذا ما أحدث هذا الشيء ضرراً ، ويمثل هذا الخطأ في أنه لم يكن
حريصاً ne pas avoir veillé على ألا يسبب الشيء
الخطر أى ضرر للغير . ولكن إذا استخدم المضرورة الشيء بنفسه . فإن
الحارس لم يكن يستطيع أن يمنع النشاط الضار لشيء pouvait plus
empêcher ، ولا يفترض خطؤه نتيجة لذلك .

٢٣٣ — نقد :

لقد عيب — بحق — على هذا الرأي أنه لا ينفق وحقينة الأشياء %
ولا يوجد أى نص يسمح به خاصة إذا لم يشترك المسافر في قيادة
السيارة . ثم أنه كيف نجيز مثل هذه القرينة في النقل الجاني وفختفى
في النقل بموجب (١) ؟

المطلب الخامس

نظرية تحمل التبعة

٢٣٤ — لم يتوقف الفقه في محاولات المستمرة نحو إيجاد تبرير
لعدم تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة ، ونعرض من
تلك المحاولات ما يدور في نطاق تحمل التبعة سواء ما تعلق منها
بفكرة مخاطر الانتفاع risqué-profit أو فكرة المخاطر الناشئة
risqué-crée

٢٣٥ — ففى نطاق الفكرة الأولى ذهب رأى في مصر الى القول بأن
فكرة المنفعة هي التي تفسر لنا سر التفرقة بين المضرورة الذي لم يساهم
في استعمال الشيء والمضرورة الذي قام بهذه المساهمة فعلا . إذاً إن

الشخص المتقول مجاملة يستفيد من استعمال الشيء ويجنى منفعة من نشاطه هي قيمة ما كان يدفعه أجرا لنقله ، ولذلك لايجوز التمسك بتواعد المسؤولية عن الأشياء .

وتيل بهذا. التفسير في فرنسا أيضا فقد ذهب الأستاذ لارتيج الى القول بأن هذا النص (١٣٨٤) يهدف الى إلغاء الضرر الذي يحدثه الشيء للغير على مائى من. يحصل منه على منفعة فكيف يطالب الغير المتقول مجاملة بتطبيق هذا النص في حين أن النقل قد تم لمصلحته ؟ انه يتعين عليه ، وقد حصل على فائدة من وسيلة ، أن يتحمل التبعات الشخصية للنقل . (١)

ويتقول الأستاذ روبيير أن هناك مبدأ يحكم كل حالات المسؤولية . — دون خطأ — المتخصص عليها في المادة ١٣٨٤. معنى مؤداه أن الشخص يسأل عن الاضرار الناتجة من فعل الأشياء الخاضعة لسلطته . واضافه . وهو بصدد تحديد أساس المسؤولية في المادة ١٣٨٤ / ١ أن عناصر هذه السلطة فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأشياء المتخصص عليها في المادة ١٣٨٤ تنبئ في فكرتين :

(أ) سلطة التوجيه :

(ب) التي يمارسها الشخص لنفسه :

أى أن مسؤولية الشخص عن الضرر الذي سببه الشيء يرجع الى . أن الشخص له سلطة التوجيه يمارسها على الشيء لنفسه وهنا تكمن تلة مسؤوليته ، ويكون الضرر ملازما للمنفعة ، حيث أن عامل الضرر يمارس هذه السلطة لفائدته . وعلى ذلك فالمسؤولية عن الشيء تنفر بحسب ما اذا كانت هذه السلطة يتم ممارستها لمصلحة أخرى . لانه بمنطق هذا الرأي والمسؤولية عن الضرر الناتج عن الشيء ، ترتبط بسلطة يمارسها المسئول من الشيء وفائدته ، فإذا كانت هذه السلطة على الشيء يتم ممارستها ليستفيد منها شخص آخر فلا تتحقق مسؤولية . الاول على هذا الأساس .

(١) أنظر : محمد لبيب سب ، رسائله من ١٨١ رقم ١٦٠ .

ماذا كانت تمارس لمصلحة المضرور مثال ذلك ممالك السيارة الذي يقبل تنقل شخص على سبيل المجاملة ، ثم يصاب على اثر حادث ، فان الناقل لا يكون مسئولاً في مواجهة الراكب إلا وفق المادة ١٣٨٢ ويتعين على المضرور اثبات خطأ الناقل ، لان المضرور قد استخدم الشيء بنفسه وحصل على نفعه ، ومن ثم فليس له اى صفة في التمسك بالمادة ١٣٨٤ ضد المالك .

٢٣٦ - وفى نطاق الفكرة الثانية يقول الأستاذ هوان (١) ان المضرور باشتراكه في استعمال الشيء يكون قد استحدث المخاطر شأنه في ذلك شأن الحارس ، ويحصل منه ، مثل الحارس ايضا ، على فائدة (منفعة) . ومن ثم فان من الامور المعتادة ١٣٨٤ تنبئ على اساس فكرة المخاطر المستحدثه *risque crée* ، الا تنطبق هذه القرينة ويلتزم المضرور بالاثبات الخطأ في جانب الحارس وفق القواعد العامة .

٢٣٧ - نقصد :

وبالاضافة الى ما سبق ان وجهنا من انتقادات لفكرة الاشتراك في الاستعمال والحراسة المشتركة ، فانه باعتبار الارتباط الوثيق بين هذه الافكار وفكرة المنفعة كصورة لنظرية تحمل التبعة فان هذه الفكرة تنطبق عليها نفس الانتقادات السابقة . ونضيف :

(أ) انها لا تتفق مع ما هو عليه من تعريف للحارس ، لانه في مفهومها هو يحصل على فائدة اقتصادية من الشيء .

(ب) كذلك فانها تتعارض مع آراء ذهب الى التفرقة في نطاق فكرة تحمل التبعة - باعتبارها اساس المسؤولية حارس الشيء - بين تبعة الاستفادة وهي لا تمثل هذا الاساس وتبعة السلطة وهي تبعة (١) .

HOIN : chron. Rev. Crit. 1939, P. 145 169 notamment (١)

P. 166 No. 12

THENARD : chron. Rev. cit 1939, 171-201 وفي هذا المعنى :

notamment P. 195

TAUZIN : ehése, op. Cit 1929, P. 149

(١) انظر : اسماعيل خاتم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، رقم ٢٦٣ ص ٤٦٤ .

لمصور مصطلح ، مذكرات في مصادر الالتزام ١٩٧١ - ١٩٧٢ ، ص ١٦٥ .

المطلب السادس

مجانبة النقل

٢٣٨ — لقد جاء استخدام فكرة المجانبة باعتبارها مبررا لعدم تطبيق المسؤولية من الاشياء في النقل مجاملة مختلطة تبعا لنظرة كل فريق لهذه الفكرة من زاوية معينة .

٢٣٩ — الفريق : (١) قياس النقل مجاملة على عقود الخدمات المجانية :

تبتل وجهة نظر انصار هذا الفريق في ان القاعدة بالنسبة لمتعود الخدمات المجانية مثل الوديعة والوكالة هي التخفيف من التزام المدين الذي ادى الخدبه بالجان . . ومن ثم ، فلا قضاضة في نظر هؤلاء اذا طبقنا هذه القاعدة في نطاق المسؤولية التصديرية للنقل مجاملة . اذ يتعين على المبرور اثبت خطأ هذا الناقل ، ولا يجوز له التمسك ضده بنواحد المسؤولية من الاشياء .

٢٤٠ — الفريق الثاني (١) : اساس اخلاقي لاستبعاد المسؤولية.

عن الاشياء من النقل مجاملة :

يرى انصار هذا الفريق انه من الامور غير الاخلاقية والتي تجانبه اللياقة ، ليس لمقط قيام الراكب مجاملة بمقاضاة الناقل ولكن رجوعه عليه بالمسؤولية من الاشياء . فالعدالة تقتضى — على حد قولهم — الا تتقلب على صاحبها مادام لم يثبت انه قد ارتكب خطأ . وواضح ان هذا الراى كان مدقوما بشعور العدالة .

(١) انظر : لساميل فقم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، ص ٤٦٠ رقم ٣٦١ .

BORE : note, J. C. P. 1968-2-15487

SAVATIER : note, D. 1968, P. 180, notamment P, 182

BAUDANT : cours dr. Civ. franc. 1952, t. IX. P. 169, No. 1544

MAZEAUD (H.) . cours doct. 1952-1953, P. 277

DUPEXYROUX : thèse, op Cit. 1955 P. 80

COLIN et CAPITANT : trait. dr. Civ. 1959, t. 2, P. 693, No. 1217

RODELLAS : thèse, op. Cit. 1960, P, 17

GOIRAN : " le contrat de transport et la garde des objets
unanimes en cours de transport " thèse PARIS 1966, P. 123.

ان اى منهما لم ينج من توجيه سهام النقد اليه .

فبالنسبة للتعريف الاول ، فانه يمكن القول بان المشرع ، الفرنسى والمصرى ، قد نص على هذا التخفيف بسبب مجانية الخدمة في نطاق بعض العقود مثل الوكالة والوديعة المجانية . اما ولا يوجد عقد في النقل مجاملة فان عدم تطبيق المسؤولية عن الاشياء فيه استناد الى قياسه على هذه العقود من تبرير غير مقبول (١) .

وهيما يتعلق بالفريق الثانى ، فماتنا نتساءل : لماذا لا نعتبر - على العكس - ان الزام الراكب مجاملة بلاثبات خطأ الناقل ومن ثم حرمانه من ميزة خولها القانون آياه ولكل شخص أصابه ضرر من شيء (مادة ١٣٨٤/١) مجدى فرنسى ، ١٧٨ مدنى مصرى) هو الذى يتقاضى مع العدالة ؟

واذا قيل بان القول بتطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة يعتبر تشددا بالنسبة للناقل ، فماتنا نرد ذلك « بان القانون الحديث لم يعد ينظر الى مرتكب الفعل الضار ولكن الى المضرور » (٢) . خاصة وان الناقل غير ملزم بالاستجابة الى طلب الشخص الذى يريد الركوب معه (٣) .

المطلب السابع

فكرة قبول المخطئ

٢٤٢ - تمهيد وتقسيم :

لم يشأ المشرع ان يجعل وتوع المسؤولية على عاتق من يجب ان يتحملها قانونا امرا مطلقا ، بل نجده ومعه القضاء قد وفر له من السبل ما هو كليل بالتخليص منها في نطاق اسباب الاعفاء من المسؤولية .

(١) انظر فيما سبق انتقائنا لوجود عقد النقل في النقل مجاملة : ص

RIPERT : la régime démocratique P. 331, No. 169 (٢)

RENARD : op. Cit. P. 256 (٣)

وانظر في رفض اعتبار المجانية سببا لعدم تطبيق المسؤولية عن الاشياء في نقل

الاصناف :

Cour d'app. DE BORDEAUX : 2-3-1926, Rec. pér. ASS. 1926, P. 323

وجاء فيه ان مجاملة النقل ليس من شأنها ان تؤدي الى اعفاء الناقل من خطائه ، ولا تفرقة في ذلك بين الخطا الثابت والمكترش . ولما كانت المسؤولية عن الاشياء تقوم على خطأ مكرش ، فماتما تطبق رغم ان الناقل قد تم مجاملته .

ونعرف على هذا الصنف أن من هذه الأسباب ما يترتب إعفاء كلياً من عبء المسؤولية حيث لا يمكن المضيور من الحصول على تعويض ، ومنها ما يودي إلى الإعفاء الجزئي منه حيث يتمكن المضيور من الحصول على قدر من التعويض يقابل جزءاً من الضرر الذي ألم به . هذه الأسباب ، منها ما يقتل — بغض النظر عن أثرها في مسؤولية الفاعل — بشخص المضيور ومنها ما يعتبر خارجاً عنه ، ولا يهبط في الصدد سوى الأولى والتي اصطلاح على تسميتها بفعل كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية كلياً أو جزئياً حسب الظروف .

وإذا كان القضاء ، في فرنسا بصفة خاصة ، قد ظل يشوبه نوع من عدم الاستقرار فيها يتمثل بتحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل مجاملة والذي مر بتطور انتهى أخيراً لمصلحة المضيور بتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء بالنسبة لما يقع من حوادث في هذا النقل ، فإن عملية مصلحة المضيور لم تكن في الواقع سوى وليدة لهذا التطور الذي كانت تبذل بدايته أنجيزاً كاملاً من القضاء الفرنسي — وعلى راسه محكمة النقض — إلى جانب الناقل وحماية وغش الطرف من مصلحة الراكب المضيور .

ويتضح ذلك إذا ما أدركنا أن محكمة النقض الفرنسية قد اتجهت سنة ١٩٢٨ ، بغية حرمانها الراكب مجاملة المضيور في حوادث من الاستفادة بقواعد المسؤولية عن الأشياء ، إلى القول بفكرة قبوله للمخاطر كأساس لهذا المنع .

وتكون بذلك قد رتب على فعل المضيور آثاراً جاءت في غير موضوع لعدم توافر الصفات التي تودي إلى ترتيبها عليه وعلى الإخص صفات الخطأ (١) .

(١) انظر في الصفة بين فعل *fait* المضيور وخطأ *faute* المضيور ويقول :
TAUAYAC : thèse, op. Cit. 1944, P. 94. إذا كان فعل المضيور هو السبب الوحيد للحدث فإن الفاعل مجاملة بمعنى من المسؤولية ولا مجال لطرح مسألة معرفة ما إذا كان هذا الفعل يكون خطأ أم لا . أن علاقة السببية تقدم لنا التفسير المنطقي لهذا الإعفاء . أننا لا نستطيع القول في الواقع بأنه لا توجد علاقة سببية بين فعله والضرر . أما إذا كان فعل المضيور . أما قد ساهم مع خطأ الناقل في أحداث الضرر فلنأخذ اتصالاً بما إذا كان هذا الفعل يكون خطأ أم لا ؟ ويمكن حل هذه المسألة بالقول بأنه لا شك في أن الناقل مجاملة لا يستطيع الاحتجاج إلا بخطأ المضيور وليس بفعله .

ولا يسعنا ، تأكيداً لمفهومنا السابق ، سوى القول بأن النقص تردت باتجاهها السابق في تناقض بين . لأنها إذا كانت قد توصلت في حكم ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ الى عدم تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة ، فالغريب في الأمر ليس الاستبعاد في حد ذاته ، وإنما ما استندت إليه في القضاء به .

ذلك أنها على الرغم من حصرها مسؤولية الناقل مجاملة في نطاق المسؤولية التقصيرية على أساس إثبات خطأ في جانبه وفق أحكام المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١٦٣ مدنى مصرى) ومن ثم استبعادها ، بالإضافة للمسؤولية عن الأشياء ، للمسؤولية العقدية والتالى فكرة العقد فيه ، نراها تستند الى قبول الضرور للمخاطر حيث اتفاقاً ضمنياً موداه نزول الضرور عن التمسك بالمسؤولية عن الأشياء مما يوصم موقفها — بين القول بالاتفاق الأخير وسبق رفضها لفكرة العقد — بالتناقض .

ومن الملاحظات الهامة التى تمد الإشارة إليها هنا من مقتضيات دراستنا في هذا المطلب ، ان قضاء محكمة للنقض الفرنسية الخاص بقبول المخاطر في النقل مجاملة ينطوى على مغالطة كبيرة لا يمكن اغفالها بادئ — دى — بدء . لأنه إذا كانت تستهدف من وراء قضاؤها هذا تخفيف مسؤولية الناقل مجاملة الأمر الذى لا يتأتى الا في ظل نظام من المسؤولية بعينه وفي داخل نطاقه المحدد قلنا استناداً الى فكرة قبول المخاطر منطوية على صفات الخطأ ، فان هذا القضاء قد أدى في الواقع على أساس تلك الفكرة الى استبعاد خضوع الناقل المذكور لنظم معين للمسؤولية وتأكيد خضوعه لآخر . وليس من شك في أنها نتيجة غريبة لا يمكن ان ترتب على الفكرة السابقة حتى لو توافرات فيها — باعتبارها دال للضرور — صفات القوة القاهرة . وحتى في ظل هذه الحالة فإن الإعفاء يكون من كل مسؤولية اياً كان نوعها الأمر الذى جانب التوفيق فيه محكمة النقض بعدم القول به والقضاء على خلافه .

وعلى ذلك فان دراستنا في هذا المطلب ستكون على ثلاثة فروع :

الفرع الاول : تطور فكرة قبول المخاطر في النقل مجاملة وتحديد نطاقها

الفرع الاول : تطور فكرة قبول المخاطر في النقل مجاملة وتحديد نطاقها

الفرع الثانى : تكيف قبول المخاطر وتبرير اثره قانوناً .

الفرع الثانى : تكيف قبول المخاطر وتبرير اثره قانوناً .

الفرع الثانى : تكيف قبول المخاطر وتبرير اثره قانوناً .

الفرع الثالث : تقدير فكرة قبول المخاطر وتحديد تكييفها الصحيح .

الفرع الأول

تطور فكرة قبول المخاطر في النقل مجاملة وتحديد نطاقها

٢٤٣ - أولا : تطورها في النقل مجاملة :

لقد جرى قضاء محكمة النقض الفرنسية منذ سنة ١٩٢٨ حتى سنة ١٩٦٨ على مبدأ كان نحواه أنه لا يجوز الاحتجاج بقواعد المسؤولية عن الأشياء من قبل طلب أو قبل الاشتراك مجاملة في استعمال السيارة وهو على علم تام بما سوف يتعرض له من مخاطر وأنه لن يستطيع الحصول على تعويض إلا بإثبات خطأ حارس السيارة أو تابعه .

ولئن كانت المحكمة قد استندت في ذلك الى فكرة قبول المخاطر من بين اسباب أخرى وردت في حكمها الصادر في التاريخ الاول المذكور ، فإنه يجب ألا يغيب عن الذاكرة ان هذا الاستبعاد - استبعاد تطبيق المسؤولية عن الأشياء من النقل مجاملة - لم يكن الاثر الوحيد المترتب على الفكرة محل الدراسة من جانب القضاء بل ان آثارا أخرى رتبها الأخير عليها .

فقد ذهبت بعض احكام الاستئناف في فرنسا الى الاستناد الى فكرة قبول المخاطر بغية التوصل الى تخفيف مسؤولية النقل وكان سبيلها الى ذلك إما أخذها في الاعتبار عند تقدير التعويض المستحق للمضرور أو من طريق حصرها لمسئولية الناقل على أساس تلك الفكرة في نطاق خطية ينطوي على جسيمة معينة .

ولم يكن الامر مقصورا على ذلك في نطاق قضاء الاستئناف هناك بل ان المغالاة قد ذهبت ببعض هذه المحاكم الى القول بألغاء الناقل تبليها من كل مسؤولية ، ومن ثم رفضت حق المضرور في التعويض .

ووصل التناقض ذروته بين هذه الاحكام الى انكار بعضها كل قيمة لنظرية قبول المخاطر .

١ - تخفيف مسؤولية الناقل مجاملة :

٢٤٤ - (١) من طريق التعويض : ذهبت بعض احكام القضاء في فرنسا باستخدامها نظرية قبول المخاطر مذهبيا بخالف ما سلكه الاغلبية في احكامها حيث لم تستند في قبول المخاطر في استبعاد خضوع الناقل مجاملة لمسئولية

جمعية وتؤكد خضوعه لأخرى وإنما رتب عليها أثرا مؤداه تخفيف مسئوليتها
عن طريق تقدير التعويض .

وقالت استئناف باريس (١) في هذا الصدد . . . أن كل شخص يقبل
الركوب في سيارة لا يجهل المخاطر التي تنطوي عليها هذه الوسيلة من وسائل
النقل ويجب أن يؤخذ في الاعتبار قبول المخاطر من جانب المسافر في حالة
لصابة الأخير في حادث سببته السيارة ذاتها في تحديد التعويض الذي يلتزم
به الحارس » .

أما وقد كان هذا هو اتجاه الحكم السابق ، فإن أول ما يلاحظ عليه
أن المحكمة قد تصرّت إثر قبول المخاطر على تقدير مبلغ التعويض المستحق
للمضور ، وما تجدر الإشارة إليه أن المحكمة قد تسرّت ذلك في نطاق
ترتيبها مسئولية الناقل مجاملة على أساس قرينة المادة ١/١٣٨٤ التي
لم تقض باستبعادها كما سنرى فيما بعد بصدد الحديث عن نطاق قبول
المخاطر .

٢٤٥ - (ب) عن طريق حصر مسئولية الناقل مجاملة في نطاق الخطأ الجسيم :

وفي نطاق التخفيف من عبء المسئولية الذي يقع على مائق الناقل
مجانبة اتجهت بعض المحاكم - حيث الوسيلة الثانية - إلى أخذ فكرة
قبول المخاطر في الاعتبار لا عند تقدير التعويض كما سبق ولكن عند
تحديد نطاق مسئولية الناقل من الأصل ، ومن ثم كان حصرها لذلك
المسئولية في نطاق الخطأ الجسيم دون اليسير .

وينام على ذلك قضى (٢) بأن من يقبل الاستفادة مجانا وعلى سبيل
الود والمجانبة من مزايا سيارة فانه يقبل في نفس الوقت تحمل المخاطر

Gour d'app. DE PARIS. 9-5-1925 Rec. Pér. ASS. ١١٤
1925, P. 237

Trib. Civ. DE LA SEINE : 19-5-1925 : Rec. Pér. ASS. ١١٥
1925, P. 439

Cour d'app. DE LYON : 19-2-1926 : Rec. Pér. ASS. 1926, P. 54 et la note. M. DUQUAIRE,
P. 56-60

Trib. Civ. DE LA SEINE : 30-6-1926 : Rec. Pér. ASS. 1926, P. 324.

المسئولية لهذا الشيء والمتوقعة عادة ، ومنها المخاطر الناتجة من الحالة المعية للسيارة والعلومة مقدما ، وان الشخص الراكب بالمجان لا يستطيع الحصول على حقه في التعويض الا اذا كان الحادث يرجع الى خطأ جسيم من اليمير الذي يرتكبه السائقون عادة والذي يذيل من جانب من حصل على منفعة من السائق على سبيل المجاملة .

ويتضح كيف ان المحكمة قد استندت الى فكرة قبول المخاطر في حصر مسئولية الناقل في نطاق المسئولية الخطئية دون غيرها هذا من جهة ، ومن جهة اخرى لم ينفى الامر بها عند هذا الحد بل انبها او جبت على الراكب الضرر لانه قبل المخاطر مقدما ضرورة اثبات خطأ جسيم على مائق الناقل حتى تتحقق مسئولتيه عن الضرر الذي لحق الراكب من جراء وقوع الحادث ، الامر الذي يؤدي بنا الى القول - وهذا هو مقصودها - الى اعفاء الناقل من الخطأ اليمير .

وبالمقارنة بين ما استهدفه هذا الحكم وما سبقه في نطاق التخفيف ندرك مدى الاختلاف بينهما فيما ذهب اليه . فعلى حين كان تطبيق قرينة المادة ١/١٢٨٤ مدني فرنسي مقابلة للمادة ١٧٨ مدني مصري أمرا مسلما به في الحكم الاول الذي تصر اثر قبول المخاطر في نطاقها على مبلغ التعويض ، نجد الحكم الثاني ينلم باستبعادها على اساس قبول المخاطر بحصره مسئولية الناقل في نطاق الخطأ الجسيم وهي نتيجة سوى ترى حيثما من النصوص فيها بعد .

٢ - قبول الراكب المضرور المخاطر واعفاء الناقل كليا من المسئولية :

٢٤٦ - ظل القضاء في فرنسا عاكسا على استخدام فكرة قبول المخاطر غير قانع بما سبق ذكره فيما يتصل بمسئولية الناقل مجاملة ، بل انه وسل في تمناذيه الى حد اعفاء الناقل من كل المسئولية ورفض دعوى المضرور بالتعويض .

وعلى هذا الأساس قضى من جانب محكمة السين المدنية لأول درجة (١) جان قبول شخص الركوب في سيارة وهو على علم يوم وقوع الحادث بأن

Trib. Civ. CF LA SFINE. : 13-5-1924 : Per. Pég. ٢١١
 ASS. 1924, P. 282. et la note, M. LUCIAIRE,
 P. 284 etc.

الناقل قد أخذ سيرته بسرعة حتى يصل في الموعد المناسب لقطار يستقله الى جهة معينة ، فانه ولم يتردد في الركوب ، يكون قد قبل المخاطر الناتجة عن سرعة السيارة ، وقررت رفض دعوى الضرر .

واذا كان التناقض هو طابع قضاء الموضوع في فرنسا بصدد قبول المخاطر وتطبيقها في النقل مجاملة فانا لا نعدم ما نقدمه دليلا على ذلك في نطاق عرضنا هذا لأثر من الآثار التي رتبها القضاء على تطبيق تلك الفكرة في النقل مجاملة .

فعلى خلاف حكم السين السابق نجد حكما لاستئناف باريس (١) في قضية مماثلة حيث قضى من جانبها بأن قبول شخص الركوب مجاتا في سيارة وهو يعلم مقدما بما ستكون عليه من سرعة مائة أثناء سيرها يؤدي الى اعتبار ارتكابا لخطأ يخفف مسؤولية الناقل .

٢ — انكار بعض الأحكام كل قيمة في نظرية قبول المخاطر :

٢٤٧ — لعنا نستطيع القول فضلا عما ذكرناه من تناقض بين أحكام القضاء الفرنسي بصدد استخدام فكرة قبول المخاطر في النقل مجاملة ان هذا التناقض قد بلغ الذروة بانكار بعض الأحكام كل قيمة لقبول المخاطر في النقل مجاملة .

فقد قضى (٢) بأنه « لا يمكن الزعم بأن الراكب مجاملة بقبول الدموه قد قبل إعفاء الناقل من كل مسؤولية حتى لو كان الخطأ يسيرا ، » لأن من شأن الخطأ اليسير أن يؤدي الى وقوع الحادث « وأن هذه النظرية والتي تتحدد بمقتضاها مسؤولية الناقل سواء من حيث سببها أو من حيث آثارها انها تتعارض مع مبدأ : أنه لا يمكن الاتفاق مقدما على عدم المسؤولية عن الجرائم أو شبه الجرائم » .

وقد أكدت ذلك محكمة استئناف باريس بحكم في ٢٧ يونيو سنة ١٩٦٧ (٣) بقولها أن اشتراك الضرر في استعمال السيارة لا يمكن أن

Cour. d'app. DE PARIS : 18-7-1925 . Rec. Per. (١)

ASS. 1925, P. 241

Trib. Civ. DE RHONE : 9-12-1926 : D. H. 1927, (٢)
P. 161

Cour. d'app. DE PARIS : 27-6-1968 : D. 1968, (٣)
P. 180. note SAVATIER

يؤدي بذاته الى استبعاد تطبيق المادة ١/١٢٨٤ بحجة انه على علم بما سوف يتعرض له من مخاطر تعدد من الامور الملائمة للمرور .

٤ - فكرة قبول المخاطر وتحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له مجاملة المصلا :

٢٤٨ - وانتقالا من تخفيف مسؤولية الناقل مجاملة استنادا الى فكرة قبول المخاطر ايا كان سبيل ذلك ، ذهب القضاء في مرحلة تعتبرها جديدة من حيث الآثار التي ترتبت على الفكرة السابقة ، الى استخدام هذه الفكرة معنا له في تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل مجاملة من الاصل ، حيث اوجب على المرور ضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة حتى تتحقق مسؤوليته ورفض تمسكه ضده بقواعد المسؤولية عن الاشياء . ان فكرة قبول المخاطر كانت وسيلة القضاء في تحديد نطاق تطبيق قواعد المسؤولية الاخيرة .

فقد قضى بان « المسؤولية المفترضة المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤ ليست ولا تعدو كونها سوى مسؤولية غير مباشرة تزول ايام المسؤولية المباشرة كذلك التي تقع على جاني من يركب بارادته ومن اجل بتمته فقط في شيء ينطوي على خطورة وانه بهذا العمل المبني على الرضا فان الشخص الذي قام به يقبل مخاطر الشيء غير الحى طالما لم يثبت خطأ مالك الشيء أو حارسه ... » .

ومن الواضح كيف ان الحكم (١) قد حرم الراكب مجاملة من الاستفادة بقواعد المسؤولية عن الاشياء ملزما اياه باثبات خطأ ناقله .

لنؤكد هذا الاتجاه محكمة النقض الفرنسية في حكم ٢٧ مارس ١٩٢٨ (٢) الذي جاء في حيثياته انه « ... بالنسبة لمن يطلب أو يقبل الاشتراك على سبيل المجاملة في استعمال السيارة وهو على علم تام بما سوف يتعرض له من مخاطر فلن يستطيع الحصول على تعويض من حارس السيارة الا اذا اثبت في جانبيه أو جانب تابعه خطأ ينسب اليهما وفق المادتين ١٣٨٢ و ١٣٨٣ مدني » .

(١) Trib. Civ. DE COMPIÈGNE : 10-3-1920 : Rec.

Pér. ASS. 1920, P., 222

CASS. Civ. 27-3-1923

(٢) سبق الإشارة اليه .

إلا وقد كان حاصل فضاضها هذا، مائل في عدم استفادة الراكب
مجانلة من قواعد مسئولية حارس الأشياء إذا ما أصيب في حادث وقع
أنهاء نقله ، فإثنا نتساءل من تلك المخاطر محل هذا القبول الذي رتب
عليه المحكمة النتيجة المذكورة ، وما إذا كانت هذه النتيجة تسترب في
كل الحالات، التي يتوافر فيها مثل هذا القبول وأردا على تلك المخاطر
أم إن الأمر مقصورا على النقل. **مجانلة ؟**

كل ذلك يقتضينا البحث في سبيل إيضاحه عن تحديد نطاق هذه
النظرية من حيث ما يمكن أن يعتبر محلا للقبول من المخاطر ومن حيث
مجالات تطبيقها .

ثانيا : نطاق نظرية قبول المخاطر :

١ - من حيث المخاطر محل القبول :

٢٤٩ - يتضح لنا ما تقدم أن هناك اختلافا هين على أحكام
القضاء في كيفية استخدام فكرة قبول المخاطر ، وكان يبعث هذا
الاختلاف هو تبين الأهداف الزاد التوصل إليها من هذا الاستخدام .
وكان من الطبيعي أن ينعكس ذلك فيما استخدمته هذه الأحكام من
تعبيرات تترجم بها من مقصودها في هذا الضدد ، الأمر الذي أدى إلى
اختلاف آخر بينها في تحديد ما يمكن أن يكون محلا للقبول من هذه
المخاطر .

ف نجد بعضها قد ركزت على المخاطر من حيث مصدرها ، في الشيء
أو غير ذلك ، بينما نجد بعضها قد ركزت على المخاطر من حيث جسامتها
عادية أو غير عادية ، ولاشك في أن استعراض أحكام القضاء هي خير
معمل لنا في تبين ذلك .

١ - وفيما يتعلق بالمخاطر من حيث مصدرها :

٢٥٠ - نجد من الأحكام ما ذهب إلى قصرها على مخاطر الشيء
فقط . ففى قضية ، حيث أصيب راكب على سبيل المجانلة في حادث
وقوع خلال نقله ويرجع إلى انفجار إطارات السيارة ، قضت محكمة
تيم الحديثة لأول درجة بمسئولية المدعى عليه عن انسحاب المادة
١٣٨٤/٩ معنى لمرضى مقابلة ١٧٧٨ معنى مصرى .

وقد يادر المدمى عليه الى الطعن في هذا الحكم الذى صدر ضده برفع استئناف كان مبناه ان الراكب مجاملة قد قبل المخاطر الناتجة عن ميوب السيارة التى يستعملها ، ومن ثم طالب باعفائه من المسؤولية الا ان محكمة استئناف نيم (١) قد رفضت هذا الادعاء « لعدم ثبوت قبول الراكب شخصيا للمخاطر الناتجة عن ميوب السيارة ... » .
يرجع الى الشيء نفسه نظرا لانعجار احدى العجلات دون ثبوت اى

وعلى نفس النظرة كان قضاء استئناف باريس (٢) التى تالت بتطبيق المادة ١/١٣٨٤ على حارس السيارة طالما ان الحادث خطأ من جانبها ، وكان تبريرها مائلا فى ان الراكب مجاملة المصاب فى الحادث « ، لا يجهل المخاطر التى تنطوى عليها تلك الوسيلة من وسائل النقل » ، وان قرينة المسؤولية المتصوص عليها فى الفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ لا تسقط الا باثبات قوة تاهرة او الحادث المساجى وان انعجار اطارات السيارة لا يعتبر كذلك .

وبالاضافة الى ما تقدم ، نجد احكاما اخرى تتحدث عن قبول مخاطر اخرى مثل مخاطر الطريق . فقد قضى بعدم مسؤولية الناقل مجاملة الا من خطئه الجسيم ، لان من يقبل او يطلب الركوب فى سيارة على سبيل المجاملة يقبل ضمنها المخاطر التى تنطوى عليها هذه الوسيلة من وسائل النقل ، كما يقبل ايضا مخاطر الطريق . (٣)

ب - اما عن المخاطر من حيث جسامتها :

٢٥١ - فان ثمة احكامها قد تحدث عما اسمه قبولاً لمخاطر غير عادية او استثنائية ، للقول بعدم تطبيق قواعد مسؤولية حارس الاشياء فى النقل مجاملة . (٤)

Cour. d'app. DE NIMES : 19-5-1924 : Rec: Pér (١)

ASS. 1924; P. 280

Cour. d'app. DE LYON : 27-3-1924 : Rec. Pér: في نفس المعنى :

ASS. 1924, P. 277

Cour. d'app. DE PARIS : 19-5-1925 (٢) سبق الإشارة اليه

Trib. Civ. DE THIERS : 15-1-1925 : Rec. Pér : ASS: (٣)

1925; P. 425

Cour d'app DE MONTPELLIER : 9-1-1931 D. H. (٤)

1931. P. 188.

٢ - نقل الأشخاص مجال التطبيق نظرية قبول المخاطر :

فقدنا أن نقل الأشخاص مجاملة كان المجال البارز لتطبيق فكرة قبول المخاطر . فكانت وسيلة النقص الفرنسية في استبعاد تطبيق قواعد مسئولية حارس الاشياء الجامدة من النقل مجاملة . بيد أن قواعد المسئولية الأخيرة لم يكن المجال الوحيد الذي أغفلت فيه النقص الفرنسية فكرة قبول المخاطر في نطاق النقل مجاملة ، بل تبعدها ليشمل في النطاق الآخر أيضا ، قواعد مسئولية حارس الحيوان التي تالتت بعيد تطبيقها في حالة ما اذا تم النقل مجاملة بواسطة عربة يجرها حيوان . وهو أمر تعرضنا له من قبل .

٢٥٢ - وهناك ملاحظة على جانب كبير من الأهمية نود الإشارة إليها هنا وهي : أنه اذا كانت أغلب تطبيقات القضاء الفرنسي لفكرة قبول المخاطر قد جاءت في نطاق نقل الأشخاص مجاملة ، فماتنا قد عثرنا هناك على حكم نريد وقد مد من نطاق تطبيقها ليشمل المسئولية المتعدية في نقل الأشخاص بموض . ففي حكم لاستئناف موندلييه قضى بأن الالتزام التعاقدى بضمان السلامة على عاتق الناقل لايعني المسافر من الحرص على سلامة وأمن المسافر قد قبل ضمننا المخاطر المعتادة التي تنطوي عليها وسيلة النقل التي استغلها (١) .

٢٥٣ - ونستخلص مما مر عدة تصورات لقبول المخاطر نوجزها فيما يلي :

١ - أن قبول المخاطر للمخاطر يؤدي الى تخفيف العبء من النقل المسئول سواء من طريق أخذه في الاعتبار عند تقدير التعويض أو من طريق حق مسئولية في نطاق الخطأ الجسيم .

٢ - ودور آخر تقررته محكمة النقص الفرنسية لفكرة قبول المخاطر باعتبارها وسيلة لتحديد نطاق تطبيق قواعد المسئولية من الاشياء الجامدة والمسئولية من الحيوان .

Cour d'app. DE MONTPELLIER : 3-12-1960 D. 1967; (١)
som p. 46

وكما نود أن نعلم ايضاحا أكثر يقولون الوقائع ، الا ان نشر الحكم في قسم الاحكام المضطربة بجلة الدالوز لم يسمح بذلك .

يتراءى لنا مما تقدم أن نقل الإثخاص بصفة عامة كان مجالا بارزا حدده القضاء الفرنسى لتطبيق فكرة قبول المخاطر . وفوق ذلك ، فإن هذه الفكرة قد تركزت على وجه الخصوص — بموجب قضاء النقض الفرنسى — وفى نطاق ما يتم مجاملة من ذلك النقل ، على قواعد المسؤولية عن الأشياء بصفة عامة ، لتتبع تطبيقها فيه على أساسها .

وإذا كان ذلك هو الوضع فى القضاء الفرنسى ، ياترى ما هو الوضع فى نطاق القضاء المصرى ؟

مجال تطبيق قبول المخاطر فى القضاء المصرى :

٢٥٤ — فعلى صعيد هذا القضاء ، نكلمت أحكام المحاكم المخططة عن فكرة قبول المخاطر فى النقل المجانى . فعضى بأن من يقبل الركوب فى سيارة يقودها صديقه ، فإنه يقبل بذلك بعض المخاطر . (١)

وقضى بأن قبول المخاطر من جانب الراكب بالمجان يتطلب أن تسير السيارة فى ظروف استثنائية *circonstances exceptionnelles*

والغريب فى الأمر ليس استخدام القضاء المصرى للفكرة فى حد ذاته ، بل تقليده القضاء الفرنسى فى ذلك وهو أمر جاء فى غير موضعه .

وتفصيل الأمر ، أنه إذا كان القضاء الفرنسى قد استخدم فكرة قبول المخاطر واتخذها تكة فى عدم تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء فى النقل مجاملة ، فإن ما يثير الدهشة هنا هو اقتفاء القضاء المصرى للقضاء الفرنسى فى هذا السبيل ، فى الوقت الذى لم يتضمن فيه القانون المسمى المصرى نصا يقرر المسؤولية عن الأشياء .

وفى الواقع ، فإنه ليس أمنا ، ومن تقصى القضاء المختلط السابق ، سوى تفسير واحد لاستخدام تلك الأحكام فكرة قبول المخاطر ، ويتلخص فى حصر مسؤولية الناقل المجانى فى نطاق الخطأ

(١) Cour d'app. Mix 2-6-1931 : B. L. J. 1930-1931-2-327

Cour d'app. Mix : 15-6-1932.

(٢) محضر إليه من قبل

الجسيم . وهو أمر أكدته الحكم الثاني على وجه الخصوص . ويبدو من حيث الظاهر على الأقل أن الوضع في القضاء البلجيكي لم يختلف عنه في نظيره المصري . وسوف نوضح ذلك .

مجال تطبيق المخاطر في القضاء البلجيكي :

٢٥٥ - ذكرت من قبل أن القضاء البلجيكي يتبع نظاما خاصا في تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء ، يتمثل في ضرورة اثبات عيب في الشيء حتى يمكن تطبيقها . وارتبت على ذلك نتيجة مؤداها ، أنها تنطبق في نطاق النقل المجاني هناك في حدود هذا النظام .

ومع ذلك فقد استخدم القضاء البلجيكي فكرة قبول المخاطر في نطاق النقل المجاني . ومن هنا كان لقاءه مع القضاء المصري المختلط في استخدام فكرة قبول المخاطر في النقل المجاني دون أن يكون لذلك علاقة بقواعد المسؤولية عن الأشياء . مع اختلاف في السبب بطبيعة الحال . ويرجع في بلجيكا إلى النظام الخاص المتبع هناك في تطبيق قواعد المسؤولية تلك ، بينما كان يرجع في مصر إلى عدم وجود نص يتضمن قواعد المسؤولية المذكورة .

ولما كان الأمر كذلك ، فإننا نتساءل عن هدف القضاء البلجيكي من استخدامه فكرة قبول المخاطر في النقل المجاني ؟

فإن جانب استناده إليها في حصر مسؤولية الناقل بالمجان في نطاق الخطأ الجسيم كما ذكرت من قبل (١) ، فإننا نستطيع أن نحدد أهدانا أخرى بلغها القضاء البلجيكي من وراء استخدامه لفكرة قبول المخاطر في النقل المجاني .

فقد اتجهت بعض الأحكام ، على أساس قبول الراكب بالمجان للمخاطر ، إلى القول بإعفاء الناقل من كل مسؤولية . وبناء على ذلك قضى بأن الراكب لا يستطيع الادعاء بخطأ الناقل عندما قبل ركوبه معه وقد قبل مخاطر السفر .

وجاء في قضائها أن الراكب قد قبل مخاطر نقله على موتورسيكل يتقوده الناقل . وأنه كان يعلم أنه يتوده وهو في حالة سكر مما يتوخى معه أن هناك صعوبات في القيادة . وعلى ذلك فإن الراكب لا يستطيع — على حد قول المحكمة — الادعاء بأن خطأ قد ارتكبه الناقل قد تسبب فيها وقع وقبل تحمل مخاطره في اللحظة التي أخذ فيها مكانه على الموتوسيكل . وترزت عدم مسئولية الناقل بناء على ذلك (١) .

وانتهت بعض الأحكام البلجيكية الى القول بأن قبول المخاطر من جانب الراكب بالمجان يعتبر خطأ ، يؤدي في حالة اصابته الى قسمة المسئولية . وقضى بأن الراكب مجاملة ، وقد كان يلزم الناقل منذ صباح اليوم الذي ركب معه فيه ، ومشاركته في احتساء المشروبات الروحية التي أدت الى سكره الشديد ، لايجب أن ركوبه معه ينطوي على خطورة قبلها . ورتبت المحكمة على ذلك قسمة المسئولية من الحادث الذي وقع واصيب فيه الراكب ، وتالت بالقاء جزء منها على عاتق الراكب وحددته بالخمس . (٢)

وبعد كل ما تقدم عن قبول المخاطر ، فلعله من المناسب الآن أن نحدد مقصودها .

تعريف قبول المخاطر :

٢٥٦ — لعله من المنطقي بعد تحليلنا السابق لفكرة قبول المخاطر أن نقدم تعريفا محددا لها .

ونقصد بها بصفة عامة ، أن يتواجد الضرور بارادته في وضع

Trib. Civ. DE BRUXELLES : 23-3-1928 . Rev. gén. ASS. (١)
Respona. 1928, No. 351

Trib. Civ. DE CHARLEIRO : 1-12-1938 : Rev. gén. ASS. (٢)
Respona. 1839, No. 3028

يدرك مسبقا ما ينطوى عليه من مخاطر يحتمل معها نشوء ضرر قد يصيبه (1) .

وما تجدر ملاحظته هنا ، دفعا لاي التباس أو غموض ، هو أن اتمام الشخص بإرادته على إيجاد نفسه في وضع يحتمل أن ينشأ عنه ضرر ، إنما يفضن ، الى جانب رضائه بهذا الضرر إذا ما وقع بعد أن كان محتلا ، عليه بما كان ينطوى عليه هذا الوضع من خطورة يحتمل معها نشوء الضرر .

وعلى ذلك فإننا نستطيع القول بأن قبول المخاطر Acceptation
Desrisques بعد مرحلة تالية للتلم بالمخاطر Connaissance
des dangers الذي يعتبر مرحلة أولى وسابقة .

ولنا الآن أن نقاسم عن مبرر قانوني لما أتى به القضاء الذي عرضنا له خلال هذا المطلب من آثار مستندا الى فكرة قبول المخاطر .

وسوف نوضح ذلك في المطلب التالي .

(1) انظر في تعريف قبول المخاطر :

BICHOT : thèse, op. Cit. 1933, P. 95

FONTAINE : " L'acceptation des risques " thèse PARIS, 1944, P.5

MAZERES : thèse, op. Cit. 1960, P. 497

FROSSARD : thèse, op. Cit. 1962, P. 138, No. 245

HONORAT : " L'idée d'acceptation des risques dans la
responsabilité civile, PARIS, 1969, P. 25, No. 10

ومن اللغة المصري : سليمان مرقس - رسالة بالفرنسية عن دفع المسؤولية ،
١٩٦٠ ، ص ٣٠٣ .

الفرع الثاني

تكيف قبول المخاطر وتبرير اثره قانونا

٢٥٧ - تقسيم :

ان خلافا قد نشب على سعيد الفقه الفرنسى حول ما يمكن اعطاؤه من تكيف لقبول المخاطر وتبرير ما رتبته القضاء عليها من آثار .

أما وقد خلص اليها مما تقدم كيف كان استخدام القضاء لفكرة قبول المخاطر في حصر مسئولية الناقل بجابلة في نطاق الخطأ قبل سنة ١٩٦٨ في فرنسا ، لما كنا نشتغل بها اذا كان الضرر قد قبل هذه المخاطرة حفاظا ان الامر لا يتعدى - كما يبين من حكم النقض في ٢٧ مارس سنة ١٩٣٨ - مجرد علمه بها ؟ .

كما يثور التساؤل أيضا عن نوعية هذه المخاطر محل ذلك القبول وكيف يمكن تبرير آثاره ؟ وهل نحن بصدد اتفاق بعدم المسئولية أم ان الامر غير ذلك ؟

وستتولى بيان ذلك فيما يلى اجابة على هذه التساؤلات :

اولا : قبول المخاطر اتفاقا بعدم المسئولية :

٢٥٨ - ذهب البعض في تأييده لقضاء النقض الفرنسية لسنة ١٩٢٨ الى القول بأنه من المناسب تطبيق المادة ١٣٨٢ بين أشخاص قبل احدهم المخاطر وأن هناك في هذه الحالة اتفاقا ضمنيًا بين الناقل والراكب بجابلة مؤداة استبعاد القربة القانونية بالضمنان .

BEAUDONNAT : op. Cit. 1927, P. 74

(١)

PERREAU : chron. Rev. 1914, P. 481; ets. notamment; وقرئ به :
P. 500.

PIERSON et DE VILLE : trait. respons. Civ. BRUXELLES, 1935
t. 2, P. 662, No. 495

BRABUT : de la notion de faute en droit Privé thèse PARIS
1946 P. 191; No. 178

NADEAU : trait dr. Civ. 1949, P: 34- No 54

ولم يكن هذا الرأي وحده رائد هذه النظرة في القول بوجود انتفاء
 ضمنى بعدم المسؤولية بين الناقل والراكب مجالبة يتخلل بمقتضاه الآخر
 عن حقه في التمسك ضد الأول بقواعد المسؤولية من الأثام ، بل أن
 في أحوال الأستاذ أسبان (١) التي سوف نعرضها الآن بما يدل على أن
 الفقيه يعد من أقوى أنصار هذا الاتجاه .

وقد أبان الأستاذ أسبان (١) ذلك صراحة في تعليقه على قضاء النقض
 الفرنسية السابق بقوله أن استبعاد قرينة الخطأ التي نص عليها القانون
 ليس إلا الأثر الذي رتبته القضاء على شرط عدم المسؤولية : هذه الشروط
 التي نستطيع القول بكل تأكيد — على حد تعبيره — يتضمن قبول المخاطر
 أيها ، ويضيف إلى ذلك قوله : قد يظن أن شروط عدم المسؤولية لا تؤثر
 في المسؤولية التصيرية ولكن ذلك — في نظره — تفسير خاطئ لاحكام
 النقض الفرنسية بالنسبة لحوادث النقل مجالبة والتي قررت فيها تطبيق
 قواعد المسؤولية الخطئية وأنه لا محل لتطبيق قرينة المادة ١٣٨٤ / ١ ،
 وإن هذه الاحكام قد أعطت في الواقع — على حد قوله — الحل الذي
 استخلصه القضاء من شروط عدم المسؤولية ، ومن ثم فإن هذه الشروط
 صحيحة في نطاق المسؤولية التصيرية .

(١) انظر للنسخة :

ESMEIN : l'idée d'acceptation des risques en matière
 de respons. civile - Revint. dr. comp. 1952; p: 683-691;
 notamment P. 689 .

وانظر في نفس المعنى للنسخة المختارة :

Crous doct. 1949-1950; p. 79

Notes : J. C. P. 1955-2-8541-J.C.P: 1956-2-9282 J: C: P.

957-2-9953 - J. C. P. 1962-2-12728

وانظر في اعتبار قبول المخاطر شرط اعداد :

DEMOGUE : Rev. tr. Civ. 1929. p: 113; No 7

PIRSON : dr. BELGE de respons. Civ. 1964 P. 25

No 328 p. 26 No 339 p. 52 No 1101 et 1102-P. 57; No 1274.

٢٥٩ - ويبدو أن هذا الرأي لم يحسم من يؤيده في نطاق القضاء وعلى الاخص محكمة ديجون (١) التي أخذت بتلك النظرة حيث قضى من جانبها «... أنه على فرض عدم وجود روابط عقدية تؤدي الى عدم تطبيق المادة ١/١٣٨٤ فإنه يتعين استبعاد هذا النص بسبب الامتناع من قرينة الخطأ التي تضيئها ، وهو اعفاء تفرسه المدالة وقد اراده الطرفين وعلى اعتبار أنه يجوز الاعفاء الانتفاقي من نتائج المسؤولية الناتجة عن فعل الأشخاص أو فعل الأشياء التي نسال منها قائلونا : فلا اعتراض على صحة مثل هذا الاتفاق الذي يهدف الى درء قرينة المسؤولية المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤ » .

وعلى نفس النظرة قيل أيضا أن الناقل قد اشترط على الغير عدم الرجوع عليه بسبب المخاطر المعتادة التي تطوى عليها السيارة أو استعمالها (٢) . وأن هناك اتفاقا يتعلق بالأخطاء والأعمال التي تواجه الراكب عادة (٣) .

٢٦٠ - وقضى في مصر بنفس المعنى . فقالت محكمة الاستئناف المختلطة بأن قبول المخاطر يفترض اتفاقا ضمنيًا ، على الأقل ، وبين أشخاص يركبون سيارة تسير في ظروف استثنائية مثلت لها المحكمة بسباق السيارات (٤) .

ولكن هناك من الفقه الفرنسي من ذهب الى القول في نطاق الشروط المعدلة للمسؤولية بأن قبول المخاطر يعتبر شرطًا محددًا لمسؤولية الناقل مجاملة .

٢٦١ - فقد ذهب البعض (٥) . في دفاعه من فكرة قبول المخاطر وأثرها في النقل مجاملة مائل في استبعاد المادة ١/١٣٨٤ استنادا اليها ،

Cour d'app. DE DIJON : 14-6-1927. D. H. 1927. P. 440 (١)

Cour d'app. DE DIJON 10-4-1929 : Gaz. Pal. 1929-2-592 (٢)

Cour d'app. DE DIJON : 30-4-1929 : Gaz. Pal. 1929-2-594 (٣)

Cour : d'pp. Mix. 15-6-1932 (٤) محضر اليه من قبل
CANGUILHEM : « La notion d'acceptation des risques sportifs et le droit de la responsabilité civile » (٥)
thèse PARIS, 1961, P. 126

الى القول بأن تحليل هذه النظرية على أنها شرط محدد للمسئولية *clause limitative* أنها هو أمر لا يتعارض مع النية الحقيقية *véralité* للطرفين . لأن النقل ، وهو يتصرف على سبيل المجاملة ولم يحصل على أى منفعة من النقل ، لا يقصد أن يتحمل مخاطر النقل . وفي حالة وقوع حادث ، فإنه لا يريد أن يتحمل إلا مسؤولية مخففة . أما بالنسبة للمضروب فإنه قد قبل مقدماً المخاطر التي رفض الناقل أن يأخذها على عاتقه ، لأن له مصلحة في الركوب مجاناً دون أجر وليس لأنه يعلم بأنه سوف يتعرض لمخاطر جسيمة . أن نزوله لا يتجرد من السبب القانوني ، ويتأسس في نظرنا هذا الرأي على بجانية الخدمة المؤداة التي تعتبر مقابل له .

وغير خاف أن الاتجاهين السابقين ، يصدران — باعتبار مضمونهما من ارهاص لدئ انضارهما بأن هناك تراض بين الطرفين في النقل مجاملة ومؤداة — تنازل الضرر عن التمسك بقواعد المسؤولية عن الأشياء ، وتنازله أيضاً — بعد حصر مسؤولية الناقل في نطاق الخطأ التقصيري عن الاحتجاج ضده بالخطأ اليسير .

ولما كان الأمر كذلك فإننا نرى — لزماً علينا — أن نشير هنا إلى اتجاه آخر في تبرير آثار قبول المخاطر في النقل مجاملة يرتبط بالاتجاهين السابقين في نطاق فكرة تحمل العبء .

على اعتبار أن هذا الاتجاه الثالث الآخر يبنى على انقباض الاتجاهين السابقين لأنه لا يرى ضرورة للقول بوجود اتفاق يتخلى المضروب بمقتضاه عن التمسك بالمسئولية عن الأشياء ، فإننا نعتقد في مناسبة تأجيل عرضه حتى ندرغ من تقدير الاتجاهين السابقين .

تقدير شروط عدم المسؤولية أو تحييدها :

٢٦٢ — كان من الأمور الطبيعية أن يلقي هذا الاتجاه القائل بتبرير آثار قبول الركاب مجاملة للمخاطر على أنه اتفاق يتعلق بالمسئولية معارضة عنيفة من جانب القعة بصفة خاصة وقضاء محكمة النقض نفسها . وبناء على ذلك فقد كان وصف البعض (١) لهذا الاتفاق بأنه نوع من الوهم والخيال يبنى على التضمين .

(١) D U RANO : *thèse*, op. Cit, 1931, p. 90 No. 30

أن هذا الاتجاه يربطه بين قبول المخاطر ، باعتبارها اتفاقاً للاعفاء
وبين المجانية فانه يتعارض مع الحقيقة لأن مقتضى ذلك أن يكون هناك أجر
قد تنازل منه الناقل كمقابل لذلك في حين أن النقل قد تم مجاملة من الاصل
مجرداً. من أي نية للحصول عليه ، فكيف يقال انه قد تخطى من الاجسر
بهدف التخلص من مسئولية محتملة ؟ (١) .

ونظراً لعدم وجود عقد في النقل مجاملة « من المسئولية التقصيرية
التي تقع على عاتق الناقل مجاملة هي من النظام العام وتقع باطلة شروط
الاعفاء من المسئولية وأكثرها » . (٢)

وقد أوضح الأستاذ ستراك (٣) هذا المعنى بقوله « أن المسئولية
التقصيرية تعتبر من النظام العام ومن ثم لا يمكن أن تكون محلاً للاتفاق
على اتعابها وإذا كان الاتفاق يمنع المسئولية فكيف نفس امكان قيام
المضور بالرغم من ذلك بالمطالبة بتعويض إذا ما أثبت خطأ الناقل » .

(١) في هذا المعنى : DURAND : op cit. P. R, No. 30

VOISINET : thèse, op. Cit, 19 P. 115

LE CLEC H : chron. L. nouv. 1927-1-22 : (٢)

ونظراً من اللغة المصرية : حلتى بهجت بنوى ، مقال من النقل بغير عوض ، مجلة
القانون والاقتصاد ، السنة الثانية ، ص ١٣٧ . بمسلة خاصة ص ١٤٤ حيث يقول : من
غير المعقول أن يكون الراكب قد تصد بمجرد ركوبه أن يمتد اتفاقاً مع الناقل على إعفائه من
المسئولية .

STACK : dr. civ. 1972, t. 2, P. 99, No 221 (٣)

MAZERES : cours doct. 1952-1953, P. 272 في هذا المعنى .

VIÉ : thèse, op. cit. 1929, P. 219

وفي بعض تكيف قبول المخاطر على أنه اتفاق بإعفاء الناقل :
التيان في ص ٢١٩ . ويقول تشاربون أن اتفاق مثل هذا لا يمتنع به على اثاره المضرة ومع
ذلك ألزمت المحاكم بقبول الخطأ . لذا يقال به في النقل مجاملة دون المصلحة ص ٢٩٨ .
رقم ٢٨٦ .

وبالإضافة إلى ذلك فإنه لا يمكن القول بهذا الاتفاق إذا كان المضرور
عاصرا . (١)

وفي هذا المعنى تقول محكمة استئناف رين (٢) « إن القضاء قد
يرفض رجوع الشخص الراكب مجانا ضد الناقل لأنه قبل المخاطر بإرادته
ولكن امتياز مثل هذا لا يمكن تفويضه لسائق السيارة
الذي أخذ معه وبناء على مبادرة منه طفلا عمره ثمانى سنوات
وإن طفلا في هذا العمر ليست له أهلية مخفية ولا يمكن أن يقبل المخاطر
وتقوم بمسئولية الناقل » .

كذلك فإن اتفاق مثل هذا يمس جسم الإنسان يعتبر منافيا للأخلاق
وإنه لا يمكن إبرام اتفاق بعدم المسئولية يتعلق بالأضرار التي تصيب جسم
الإنسان الذي يخرج من نطاق التجارة القانونية ومن ثم يقع باطلا بطلانا
مطلقا الاتفاق المتعلق بسلامة جسم الإنسان لمخالفته النظام العام .

كذلك إن القول بوجود اتفاق بعدم المسئولية في النقل مجاملة يشتمل
على هذا النقل صفة عقدية سبق أن أتكناها (٣). هذا فضلا عن أن هناك
فارقا بين قبول المخاطر واتفاق عدم المسئولية يتمثل في أن قبول المخاطر
يضم بصفة أساسية هي أنه ضمنى ولكن شرط عدم المسئولية يجب أن
يكون دائما صريحا بصورة لا تدع مجالاً للغموض . (٤)

-
- (١) انظر : GARDENAT : chron. sem. Jur. 1932-1-158
JOSSEAND : cours dr. Civ. 1933, t. 2, P. 302, No. 551
HULOT : thèse op. Cit. 1934, P. 125
CORNÜ (M.) : thèse. op. Cit. 1929, P. 105-BOULANGER et
RIPERT : trait. dr. Civ. 1937, t. 2, P. 410 no 1071
Cour d'app. DE RENNES : 13-7-1929. Rev. gén. ASS. (١)
terr. 1930, P. 145. note M. PICARD.
RUTSERT . op. Cit. 1930, 263 (٢)
TALLON. note sous, cass Civ. 11-12-1952. في هذا المعنى (٣)
S. 1953-1-137

انظر في اختلاف قبول المخاطر من اتفاق عدم المسئولية . . .

- BICHOT : thèse op. Cit. 1933, P. 95
FRSSARD : thèse, op. Cit. 1962, P. 139-140
SAVATIER : note, D. 1956-1-445

وقد حسمت الامر محكمة النقض الفرنسية (١) بقولها « ان قبول المخاطر من جانب مفرور أصيب في حادث خلال نقله على سبيل المجاملة يكون خطأ ولا يمكن أن يمثّل اتفاق عدم المسؤولية الذي لا يمكن قبوله نظرا للمسئلة التفسيرية للفعل الضار الذي ارتكبه الناقل على سبيل المجاملة » .

وقد تساءل البعض (٢) مما اذا كانت محكمة النقض بهذه الصيغة قد اجازت تشبيه قبول المخاطر باتفاق الامضاء اذا كان لا يكون خطأ ، ولكننا نرد ذلك بأن محكمة النقض (٣) قد قررت بطلان تلك الشروط في نطاق المسؤولية التفسيرية .

ثانيا : قبول المخاطر وفكرة تحمل التبعة :

٢٦٣ — رأينا كيف أن جانباً من اللقمة قد ذهب — في تقرير عدم تطبيق المسؤولية من الأشياء في النقل مجاملة بحجة قبول المخاطر — الى القول بوجود اتفاق بعدم المسؤولية يرتب هذا الاثر .

وفي نطاق نظرية تحمل التبعة قيل (٤) بأن من يستفيد من أداة النقل يجب أن يتحمل المخاطر الشخصية للنقل ، وأن من يقبل ميزات نقله على سبيل المجاملة فإنه يقبل المخاطر بالضرورة لهما (الاستفادة بالميزات — قبول المخاطر) أمران لا ينفصلان . واتفاق صريح في هذا الصدد لا مائدة له ، ويتعين على الركاب مجاملة اثبات خطأ النقل .

٢٦٤ — نقصد :

فضلا عما وجهناه من نقد لتلك الفكرة فيها سبق كأساس مستقل من قبول المخاطر قال به البعض لتبرير قضاء النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ .
فإننا نضيف هنا أن الاستناد على هذه الفكرة كأساس لقبول المخاطر إنما هو أمر يتسم بالفالطة الى حد كبير . لان هناك غارقا واضحا بين قبول

CASS. Civ. 11-12-1952. J. C. P. 1953-2-9745 (١)

SIDI (G-) : thèse. op. Cit. 1966 P 84 (٢)

CASS. Civ. 3 et 4 Janv. 1933, D. H. 1933. P. 118-16 (٣)
rev. 15 et 20 Mars. 1956. D 1956-1-445

LAFTIGUE : thèse. op. Cit. 1931. P. 118 (٤)

المخاطر ونظرية تحمل التبعة ، ومن ثم فلا يصح الاستناد الى الاخرى
في تبرير الاولى . ونبرز هذا الفرق من نلصيتين :

(ا) ان فكرة تحمل التبعة ، وهى تقوم — فى صورة من اثنتين لها —
على تحمل من يمارس نشاط يتسم بخطورة الاضرار الناتجة من ذلك ، فانها
تثبته التزاما بتعويض الاضرار على عاتق من يستخدم شيئا ينطوى على
خطورة بالنسبة للغير . فى حين ان قبول المخاطر لا ينشئ أى التزام ،
لا على عاتق المسئول ولا المضرور ، ولكنه يؤدى فقط الى تحمل الاخير
للضرر الذى لحقه أثناء نقله واعفاء المسئول منه فى نطاق المسئولية من
الاشياء ، وعليه يجب اثبات خطئه . ان تحمل التبعة له دور اى ايجابى ،
بعكس قبول المخاطر الذى لا يعدو دوره سوى دور سلبى بحث (ا) .

(ب) ان تحمل التبعة يرتبط بشئ يسأل عنه حارسه . أما قبول
المخاطر فانه يرتبط بقبول المضرور .

الخلاصة : قبول المخاطر يعتبر خطأ من الراكب مجاملة ؟

٢٦٥ — ذهب راي فى اللغة الفرنسى الى القول بتكليف لقبول
المخاطر هو محل نظر لا لانه غير صحيح ، ولكن لانه اعترف له بمسحة
منطلقة سوف تنصرها فيما بعد على نطاق معين ووفق شروط معينة .
فقليل بان (٢) « قبول المخاطر ليس عقد فى الحقيقة ولكن يجب ان
يعتبر فى الحقيقة بمثابة خطأ من المسافر مجاملة » .

وكما ذكرت فى تقديم مرصه ، فان هذا الراى لا يمكن قبوله بما
هو عليه من عموم فى تكييفه المذكور لقبول المخاطر ، وانما نورد عليه تيدا .

فاذا كان تكليف قبول المخاطر بأنه خطأ من الراكب مجاملة هو
النطاق الصحيح لهذه النظرية ، فان ذلك لا يكون — كما سئرى —
الا بشروط معينة سوف نذكرها ، الا وهى ان تكون المخاطر محل هذا القول .

PRSSARD : thèse. op. Cit. 1962, p. 138, No. 247. (١)

CHATILON : « les transports gratuits des Personnes
en out omobile ». thèse, LYON, 1929, P. 106 (٢)

مخاطر استثنائية ، وإن تتوافر عللة السببية بين تبول المخاطر هؤلاء
باعتباره خطأ والضرر الذي لحق المسافر .

إن يؤدي هذا الرأي هو اعتبار مجرد ركوب الشخص مجاملة في
سيرة خطأ في حد ذاته وهو أمر لا يقتنع أهله .

وسوف نعرض لذلك في نطاق تعدير نظرية تبول المخاطر بصفة عامة
ههنا يلي .

الفرع الثالث.

تقدير فكرة قبول المخاطر وتحديد تكيفها لصحيح

٢٦٦ - تقسيم :

رابعا كيف أن قبول المخاطر قد استخدم أساسا لحرمان الراكب .
مجانلة من الاستفادة بقواعد المسؤولية عن الأخطاء ، وكيف أن عدة آراء
بصدد تكيف هذ القبول كانت محللا لانتقادات ، حتى كان الرأي القائل .
باعتبارها خطأ من الراكب مجاملة .

ويلاحظ أنه في نطاق التكيف الأخير ، سوف يكون تحديدنا لمجانلة
الصحيح ، مع أخذ القيود التي ذكرناها آنفا في الاعتبار ، الأمر الذي يدفعنا
أولا الى تقدير هذه النظرية خارج نطاق تلك القيود .

وعليه سوف نستعرض أولا : تقدير هذه النظرية بصفة عامة .

ثانيا : تحديد تكيفها الصحيح وشروط ذلك .

٢٦٧ - أولا : تقدير نظرية قبول المخاطر :

١ - نستطيع القول بداية ، أن التوفيق قد جاتب محكمة النقض
الفرنسية في أن تتكء على هذه النظرية لتبرير تفاتها بصدد المسؤولية
الخطئية للنقل مجاملة . أن هذه النظرية لا تمدو كونها نوع من التخمين (١)
حيث لا أساس لها من نصوص القانون أن لم تتعارض معها .

JOSSERAND : chron D. H. 1926, P. 21. notamment (١)
P. 24

BESSION : « la notion de garde de la responsabilité du
fait des choses » thèse DIJON, 1927. P. 160

MAZERES : thèse, op, Cit, 1960, P, 495

٢ - ولئن قيل بأنها قد استحدثت غيبا قضت به الى ما سمي قبول المخاطر ؛ فلها تكون قد خلطت بين هذه الفكرة الأخيرة وبين العلم بالمخاطر الذي يعتبر صراحة أساسا لحكمها ، والدليل الساطع على ذلك ما جاء بحكمها في ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ بخصوص ذلك « ... أما بالنسبة لمن قبلوا أو طلبوا الاشتراك على سبيل المجاملة في استعمال السيارة وهم على علم تام بالمخاطر التي يعرضون لها انفسهم » .

والرأى عندنا ، انه لا يوجد قبول للمخاطر يظن انه يمثل أساسا لما قضت به ، وإنما الامر لا يعدو كونه احتجاجا بعلم للمخاطر دون قبولها ، وشتان بينهما . فالعلم بالمخاطر عبارة عن (١) «حالة عقلية تقوم في ذهن المتقول » يدرك معها ما ينطوي عليه موقف ما من خطورة من المحتمل ان يترتب عليها الضرر ، ويختلف في ذلك من قبول المخاطر التي ينطوي عليها ذلك الموقف والذي لا يتم الا اذا أوجد الشخص نفسه فعلا ، وبارادته في هذا الموقف الذي يدرك خطورته . ان العلم بالمخاطر مرحلة متقدمة وسابقة على قبولها .

ويثور التساؤل من معيار التفرقة بينهما ؟

وفي تقديرنا ، فان تحديد المجال الصحيح لقبول المخاطر يعد امرا ضروريا توصلنا الى معرفة هذا المعيار ، الذي يرتبط في تحديده - في نظرنا - بالمجال المذكور ارتباطا لا يتنصم .

وتفصيل الأمر ، وكما سنوضح فيما بعد ، ان قبول المخاطر لا اثر له على مسئولية الناقل الا اذا كان خطأ في جانب المفور ، ولن يكون كذلك الا اذا ورد على مخاطر استثنائية غير متوقعة .

ونستخلص منه انه في غير هذا النطاق ، حيث المخاطر عادية ومتوقعة ولا مجال بالتاكيد لقبول المخاطر ، فاننا نكون بيقين بصدد علم بالمخاطر .

وعليه ، فان معيار التفرقة بين العلم بالمخاطر وقبولها ، ينحصر في

(١) انظر : محمد لبيب شبيب ، رسائله ص ١٧٦ ، رقم ١٥٤

مبدى توقع الخطر عادة (١) . أى تقسمة بين ما اذا كان من غير الممكن توقعه عادة ومن ثم يعتبر استثنائيا وما اذا كان من الممكن اعتباره كذلك بأن كان متوقع عادة ومن ثم عادى . وينحصر مجال العلم فى الثانية على خلاف قبول المخاطر الذى يجد مجاله الصحيح فى الاولى لينحصر فيها .

والخلاصة أن العلم بالمخاطر ، وينحصر فى نطاق المعتاد منها ، لا يؤخذ فى الاعتبار لأنه ملازم للنشاط الانسانى دائما ، ومن ثم فلا اثر له على مسئولية الناقل (٢) .

ويختلف فى ذلك من قبول المخاطر غير العادية ، الذى لا يمكن انكار تأثيره على المسئولية لأنه يكون ، لكونه وزدا على مخاطر مثل تلك ، خطأ من جانب المضرور ، هذا التأثير الذى يتراوح — حسب الاحوال — بين الامعاء الكلى والجزئى من المسئولية (٣) .

وبناء على ذلك نرى بأنه لا محل لقبول المخاطر فى حالة ركوب شخص على دراجة بخارية مخصصة لشخصين ، أو فى حالة ركوبه على الكرسي الخلفى برضاه قائدها . (٤)

SCHMIDT : chron. J. C L. respons. Civ. 1973, Part. (١)
3, P. 7, No 41

PRADEL : note D. 1962, J. P. 679, notamment P. 680

والنظر : سليمان مرقس ، رسالة بالفرنسية فى دفع المسئولية سنة ١٩٣٦ :
on ne peut parler de véritable acceptation que lorsqu, il
s'agit d'un risque plus grave ou plus probable que
d'ordinaire. P. 309

HALLER : " ESS ai sur L'influence du fait et de la (٦)
faute de la victime sur son droit à reparation "
thèse PARIS, 1926, P. 53

IARDENOIS : « DE L'application de l'article 1384 S 1.
responsabilité du fait des choses en matière contractuelle »
thèse, NANCY, 1935, P. 109

فى نفس المعنى : انور سلطان ، الموجز فى المصادر ، ١٩٧٠ ، رقم ٤٢٢ ، من ٣٦١

(٢) انظر انور سلطان ، المرجع السابق .

CASS. Civ. 24-1-1962 : Bull. Civ. 1962-2-71. No. 102 (٤)

وقضى (١) على العكس بوجود قبول للخطأ في حالة الاشتراك في
سباق سيارات ، أو في حالة الركوب في سيارة زيادة عن عددها المقرر. (٢)

٣. — وعلاوة على ما تقدم ، فلما نضيف في نقد نظرية قبول الخطأ
كما وردت في حكم النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ ، مدى ما يقتضيه
استخدامها بموجب الحكم ، من اتزان منطقي .

ذلك أن القضاء في فرنسا ومصر قد دأب على إلقاء التزام بضمان
السلامة على حائقي الناقل بعوض ، ولم يعفيه من المسؤولية الناشئة
عن الإخلال به مع أن هذا النقل يتضمن عين الخطأ التي ينطوي عليها
النقل المجاني بصوريته (٣) . كذلك ، نجد القضاء الفرنسي قد أجاز للراكب
في النقل المصلح أن يتمسك بقواعد المسؤولية عن الأشياء ضد ناقله ،
بخلاف نظيره في النقل مجاملة ، الذي لا يختلف عن النقل المصلح من حيث
المخاطر الكامنة فيه . (٤)

قد يقال أن محكمة النقض قد استبعدت بحكم ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ ،
تطبيق المسؤولية عن الأشياء من النقل بعوض ولم تتشأ ذلك في النقل
المصلح ، نظرا لوجود العقد في الأول وتوافر المقبل في الثاني .

إلا أن ذلك مردود من جانبنا بأن نتيجة غير مقبولة تترتب عليه :
لأنه لما كان الأمر كذلك فإنه لا يمكن القول بأن السبب في استبعاد
المسؤولية عن الأشياء من النقل مجاملة — وقد رفضنا فكرة العقد فيه —
يمكن في توافر مثل هذا العقد ، كذلك لا يمكن القول بأنه يمثل في قبول
المخاطر لعدم ترتيب القضاء لأثرها في النقل بعوض والنقل المصلح رغم
إمكان القول بتوافرها فيهما .

PARIS : 17-3-1938 : Gaz. Pal. 1938-1-899 (١)

CASS. Civ. 3-1-1933 : Gaz. Pal. 1933-1-587 (٢)

MARTY : et RATNAUD : dr. Civ. 1962 t. 2. P. 345 (٣) في هذا المعنى .

BEUDANT : cours dr. Civ. 1952, t. IX (٤) قريب منه :
Ibid, P, 169, No. 1544

CHAPUS : thèse, op, Cit, 1952, P, 298 No. 286 (٥) في هذا المعنى :

وتأسيسا على ذلك ، فإن السبب الحقيقي لاستبعاد قواعد المسؤولية تلك من النقل مجاملة إنما يمكن في فكرة المجاملة .

وعليه ، فإنه يترتب على ذلك — وهذه هي النتيجة التي لا يمكن قبولها — القول بأن صفة المجاملة في النقل تفرغ قبول المخاطر .

٤ — ليس هذا فقط بل أن مأخذا جوهريا تأخذه على محكمة النقض الفرنسية باستنادها الى قبول الراكب مجاملة للمخاطر وحظرها عليه « نظرا لذلك » .

الاستناد بقواعد المسؤولية عن الأشياء ، لأن قضاء النقض الفرنسية ، ومعه القضاء المصري ، قد أجاز للباري الطريق الذي أصيب في حادث وقع له من سيارة ، الاحتجاج ضد حارسها بقواعد المسؤولية من الأشياء المنصوص عليها في الملتين ١/١٣٨٤ مئتي مرسى ، ١٧٨ مئتي مصري ، مع أن هذا المار قد قبل مخاطر الطريق أيضا . (١٥)

٥ — ومن المأخذ الجوهرية أيضا على الاستناد لقول المخاطر في حرمان الراكب مجاملة من التمسك ضد ناقله الحارس بقواعد المسؤولية عن الأشياء ، أن مؤدى ذلك إقامة تفرقة بين طائفة الغير في نطاق نقل الأشخاص .

نطى حين نجد النقض الفرنسية قد فرقت بين الغير في النقل مجاملة ونظيره في النقل المصلح الذي أجازت له ما حظرت على الأول ؛ نجدها من ناحية أخرى — وهذا هو حاصل تضادها في نقل الأشخاص « تسوى

(١٥) انظر في هذا المعنى :

MONNIER : thèse, op. Cit. 1926, P. 226

بعد أن قال أن قبول الراكب مجاملة للمخاطر يقتصر فقط على مفسها ذكر في الصلحة من وسائل النقل المعتادة وأن الراكب لم يجعل هذه المخاطر المعنية التي تطوى عليها شتمه في ذلك شأن المار في الطريق .

وأما في موضع آخر انتقادا لقبول الراكب مجاملة للمخاطر : لما لا يحجج بذلك أيضا . على المار أندى صدمته أصيابة في الطريق العام ؟ P. 227

BEUDANT : op, Cit.

وفي هذا المعنى أيضا :

يبين الراكب في النقل يعوض وهو ليس من الغير بالنسبة للنقل الذي يربطه .
به عقد نقل وبين الراكب في النقل المصلحة الذي لا يحوم الشك في اعتباره .
من الغير بالنسبة للنقل الحارس .

٦ - ونضيف أيضا ، وفي نقد هذه النظرية بأن قبول المخاطر
يتعارض ، باعتباره تصرفا من الراكب في جسمه ، مع خروج جسم الانسان
عن نطاق التجارة .

كذلك فانه يشترط لصحة هذا القول ان تتوافر الاهلية لدى المضرور ،
ومن ثم فان القول به لا ينطلي اذا كان المضرور قاصرا .

وبناء على ما تقدم ، كان موقف القضاء الذي رفض هذه الفكرة .
ومن الاحكام في هذا الصدد ، ما قضى (١) به من انه لا يمكن الاستناد
الى وائعة ان المضرور في الحادث كان راكبا على سبيل المجاملة في السيارة
التي احدثت الضرر ، للقول بأنه قد قبل تلقائيا المخاطر ، وأنه ،
يفترض تنازله ، نتيجة لذلك عن التمسك ضد حارس السيارة بالمسادة
١٩٨٤ .

وبعد كل ما تقدم ذكره ، يتراءى بوضوح عدم ماعلية القول بقبول
المخاطر في ترتيب ما ارادته النقض الفرنسية من اثار سنة ١٩٢٨ بشأن
حرمان الراكب مجاملة من الاحتجاج ضد حارس السيارة بقواعد المسؤولية
من الاشياء .

وقد اوضحت ذلك المحكمة المذكورة في حكم هام بتاريخ ١١ ديسمبر
سنة ١٩٥٢ (٢) حيث ذكرت ان قبول المخاطر لا يؤثر في المسؤولية الا اذا
كان يكون خطأ من المضرور ، الذي رتبته المحكمة عليه في القضية مسبة
المسؤولية .

وفي هذا النطاق تدور دراستنا فيما يلي .

(١) Trib. gran. inst : PARIS : 26-2-1968, J. C. P.

1969 4-36.

(٢) مجلس اليه من قبل ص

ثانيا : التكيف الصحيح لقبول المخاطر

٢ - التكيف الصحيح لقبول المخاطر :

٢٦٨ - لقد ثار من الخلاف كثيره حول نظرية قبول المخاطر واثرها في المسؤولية المدنية ، وراينا كيف أن القضاء الفرنسي قد ظل رجا من الزمن يرتب عليها آثارا مخطئة ، كان آخرها مثل في حظره على الراكب مجاملة الاحتجاج ضد نقله بقواعد المسؤولية عن الاشياء .

ونستطيع أن نلاحظ من ثانيا ما عرضناه من قضاء ، أن انتاج فكرة قبول المخاطر لاكارها ، كان مبهونا بخضوع الفعل الذي سبب الضرر للمادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى . وعليه فانه يمكن القول بأن القضاء الفرنسى لم يعمل هذه النظرية في نطاق المسؤولية من محل الشخص المتخصص عليها في المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى .

وفى تقديرنا فان قبول المخاطر قد غدا بموجب هذا القضاء دفعا في نطاق القرائن التى حصر القضاء الفرنسى تأثير تلك الفكرة عليها ، ومن ثم يكون قد رتب عليه آثار السبب الاجنبى في نطاق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة .

ورغم صدور حكم النقض الفرنسى في ١١ ديسمبر سنة ١٩٥٢^{١٥} وهو امر كان ينتظر معه أن يعدل هذا القضاء من موقعه فان شينا من ذلك لم يحدث بلليل استناد النقض الفرنسى اليها في حكم ٩ مارس سنة ١٩٦٢ (١) كمبرر لعدم تطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة .

(١) استلقت اليها المحكمة في حرج الراكب مجاملة الضرر من تصادم من الرجوع على نقله بقواعد المسؤولية عن الاشياء ، بينما أجارت له ذلك ضد حارس السيارة الاخرى بحظرها عليه الاحتجاج بقبول الراكب مجاملة للخطر . انظر فيما سبق ، تصادم السيارات والنقل مجاملة .

وعلى أثر الانتقادات التي توجهت الى فكرة قبول المخاطر ، فانتفى
نرى مع البعض (١) — تحديدا لها — بأنه لا تأثير لهذا القبول على
مسئولية الفاعل الا اذا كان يكون خطأ على ملحق المضرور ، أي كان
نظام المسؤولية الذي يخضع له المسئول ، وأنها تؤدي في هذا الوضع
الى تسمة المسؤولية أو الاعفاء منها حسب الظروف .

وقد أكدت ذلك بالفعل محكمة النقض الفرنسية (٢) حيث قضى بأن
قبول المضرور للمخاطر لا يحتج به من جانب محدث *l'auteur du dommage*
المدعى عليه في دعوى مبنية على المسادة ١٣٨٢ مدني ، الا اذا كان هذا
القبول يكون خطأ ولا يمكن أن يكون كذلك لجرد أن الراكب قد اخذ مكانه
في السيارة برضاء الناقل .

وجاءت على هذا النسق أحكام القضاء البلجيكي (٣) حيث قضى
بأنه في حالة الحادث الذي يرجع الى خطأ الناقل ، فإن خطأ المضرور

(١) LEPEVRE : thèse op. Cit. 1927, P. 109

DESCHIZEAUX : thèse. op. Cit. 1934 P. 88

MULON : thèse, op. Cit. 1934, P. 129

FONTAINE : thèse. op. Cit. 1944, p. 32

FROSSARD : thèse, op. Cit. 1962, P. 137, No. 245

PRADEL : note, D. 1962, 679.

HONORAT : thèse, op. Cit. P. 17, No. 3

في هذا المعنى ايضا :

MARTY et RAYNAUD : dr Civ. 1962, t. 2, P. 460,

No. 437

BONNET et RIPOLL : chron. op. Cit. , P. 565

ومن اللغة البلجيكي :

BAUTHIER : note, Rev. gén. ASS. et Respons. Civ.

1941, No. 3514

DALCQ : Trait. de respons. Civ. 1967, t. I, p. 243,

No. 523

CASS. Civ. 24-1-1964 : Gaz. Pal 1964-1-384 (r)

Cour d'app. DE BRUXELLES : 24-1-1942, (r)

Rev. gén. ASS. et Respons. Civ. 1942,

No. 3805

الراكب مجاملة فقط ، والذي له علاقة سببية بالحادث ، هو الذى يمكن أن يؤدى الى قسمة المسؤولية .

والواقع أن محكمة النقض المصرية (١) كان لها قصب السبق في ذلك ، على القضاء الفرنسى والبلجيكى . ففى حكم لها بتاريخ ٢٦ يناير سنة ١٩٣٩ قضى بأنه إذا كان مجرد ركوب شخص مع صديق له في سيارة يقودها هذا الصديق مسرعا في سيره بها هو مما لا يعتبر في بعض الصور اشتراكا في الخطأ الذى وقع فيه قائد السيارة ، وإذا كان مجرد قيام هذا الراكب تحت تأثير الفرع ، بحركة ما التماسا للنجاة فأنه بنفسه لا يعتبر كذلك اشتراكا في خطأ القائد ، فانه لا شك في أن مساهمة هذا الراكب في الانفاق مع قائد السيارة على إجراء مسابقة بها هي مما يجعله مخطئا كالتسابقين ومشاركيا معهم في خطئهم ومسئولا عما يحدث من جراء ذلك .

ويلاحظ على هذا الحكم مايلى :

١ — أنه يعد من الاحكام النادرة في نطاق قضاء النقض المصرية فيها يتصل بالنقل المجانى حيث الامر قاطع في ركوب شخص مع صديق له في سيارة .

٢ — أن المحكمة قد لمست في الواقع مسألة قبول المضرور للمخاطر وقد جاء ذلك ضمنا من طريق الاستنتاج وأن كانت المحكمة لم تستخدم تعبير قبول المخاطر صراحة .

ذلك ، أنه ، وكما يتضح من الحكم ، أن المضرور قد ركب السيارة مع صديقه للاشتراك في سباق للسيارات . ونظرا لما ينطوى عليه مثل هذا السباق من خطورة غير عادية ، قبلها المضرور بركوبه ، فإن المحكمة قد قررت أنه شريكا بذلك في خطأ صديقه قائد السيارة .

وسوف يتأكد صحة استنتاجنا هذا ، عندما نعرف فيما بعد كيف أن القضاء الفرنسى قد جعل من سباق السيارات مجالا خصبا للتسؤل بقبول المخاطر واعتبار ذلك خطأ من الراكب المضرور في احداها .

(١) نفس مدعى مصرى ١٩٣٩/١/٢٦ مجموعة القواعد القانونية ، ١٩٣١ — ١٩٥٥
ج ٢ ق ٦٠ ملعن رقم ٨٠ .

وترتباً على ماتقدم ، وكما ذكرنا من قبل ، فانه يمكن القول بأن قبول الراكب مجاملة للمخاطر ، لا يؤخذ في الاعتبار الا اذا كان مكوناً لخطأ في جانبه ، ومن ثم لا يمكن اعتباره تصرفاً قانونياً ولا يعدو كونه واقعة قانونية

الا انه يجب أن نلاحظ ، أن شروطاً معينة يستلزم توافرها حتى تكون بصدد تكيف هذا القول المفكور ، وحتى يرتب آثاره التي ذكرناها في نطاق المسئولية الفاعل .

وسوف نعرض لذلك فيما يلي :

٢- شروط قبول المخاطر باعتباره خطأ من الضرر :

٢٦٩ - ذكرنا من قبل أن قبول المخاطر لا اثر له على المسئولية الا اذا كان يكون خطأ في جانب الراكب المضرور . ولكن هناك تساؤلاً يطرح الاذهان مضمونه : متى يمكن اعتباره كذلك ؟

واذا كما قد اعطينا من قبل اجابة عليه حيث حصرنّا خطأ الراكب في قبوله المخاطر غير العادية ، فأتينا نرى ، مع ايجاز هذه الاجابة ، ان نعرض للامر بالتفصيل حيث نتناول بشيء من الايضاح شروط يتعين توافرها في قبول الضرر للمخاطر حتى يمكن اعتباره خطأ مبالاضافة الى كونه خطر غير عادي ، فيجب توافر ثلاثة السببية بينه وبين الضرر .

الشرط الاول : أن يرد القبول على خطر غير عادي :

٢٧٠ - ومؤدى هذا الشرط أن يتم نقل الراكب على سبيل المجاملة سواء كان بناء على طلبه أو بقبوله عرض الناقل ذلك ، في ظروف تنطوي على خطر استثنائي غير عادي .

ويتضح من ذلك انه اذا كان الفصيل في ذلك هو الفترة بين الخطر العادي وغير العادي . وقد عرض الامر على القضاء في فرنسا الذي قضى بهذا المعنى نقضت محكمة النقض الفرنسية بامتناع الراكب مرتكباً لخطأ في حالة ركوبه مع سائق في حالة سكر (١) .

كذلك قضى في فرنسا بامتنار الراكب مرتكباً لخطأ في حالة قبوله الركوب مع سائق ليس لديه خبرة بقيادة للسيارات (١) .

وكذلك في حالة قبوله الركوب زيادة عن العدد في سيارة (٢) .

كذلك قضى (٣) بامتنار الراكب مرتكباً لخطأ ، في حالة قبوله الاشتراك في سباق للسيارات كان ذلك في قضية تتعلق وقائماً في أن شخصاً ركب سيارة يقودها آخر في سباق . سقطت السيارة في المزارع وتالت المحكة يجب ألا نفل أن المفرور لايجعل المخاطر التي ينطوى عليها سباق السيارات ، وانها بخاطر لازمة لهذا النوع من المسابقات التي اشترك فيها ، ومن ثم فانه يكون قد قبل تلك المخاطر بركوبه ويكون مرتكباً لخطأ .

وإذا كان القضاء الفرنسي قد استمر في ترتيب خطأ الراكب بقبوله الركوب مع سائق سكران ، وهو نفس الموقف في القضاء البلجيكي (٤) : حيث قضى بأن من يأخذ مكاناً في سيارة يقودها شخص في حالة سكر يكون قد عرض نفسه لمخاطر استثنائية فيتمتع بامتياز فاعلاً جزئياً للضرر الذي أصابه ، فانهما نريد أن نبدي تحفظ من شأنه أن يقيد من إطلاق ذلك ، وما أثار هذا التحفظ هو تساؤل يفرض نفسه عما إذا كان الراكب لايعلم وقت بدء النقل حالة السكر لدى السائق ؟ وبعبارة أخرى إذا كانت حالة السكر هذه لم تظهر إلا خلال الطريق فإن العدالة والمنطق يقضيان بعدم اعتبار الراكب مرتكباً لخطأ .

CASS. Civ. 18-5-1966 : Bull. Civ.
1966-2-421, No 590

انظر كذلك :

حيث قضى بأن الشخص الذي يلتحق مكانه في سيارة نيلاً مع سائق في حالة سكر كبيرة مما يعطى دلالات على التحيز ، يكون مرتكباً لخطأ ويعتبر أنه قد ساهم في أحداث الغمر الذي أصابه من الحادث .

TOULOUSE : 11-2-1960, Somm. P: 99 (١)

V. aussi : CASS - Civ. 20-3-1956 Sem. Jurid.

1956-2-9308-6-8-1959 D. 1559, Somm. p. 38

RONEN : 30-4-1958 - Gaz. Pal. 1958-2-67 (٢)

COLMAR : 11-3-1933 Gaz. Pal. 1933-2-144 (٣)

GAND : 13-3-1969 : Journ. trib. 1969 p. 552

وبناء عليه قضى في فرنسا بأنه من المتعين أن يأخذ الراكب المضروب
في أمتعته حالة السائق عند صعوده السيارة (١).

ويتضح مما تقدم أن خطأ الراكب مجاملة المضرور في الحادث يمثل
في قبول الراكب لمخاطر غير عادية تدل عليها الظروف التي تم فيها النقل،
مما يؤدي إلى إصابته بضرر في حالة وقوع الحادث .

ولما كان الأمر مرهونا بالظروف التي يتم فيها النقل ، فإن معرفة
ما إذا كان قبول المضرور للمخاطر يكون خطأ على عاتقه يعتبر من مسائل
الواقع غالبا .

الشرط الثاني : علاقة السببية :

٢٧١ - لما كان من المسلم به وجوب توافر علاقة السببية بين
الخطأ والضرر كشرط أساسي لتحقيق مسؤولية مرتكب هذا الخطأ ، فإن
خطأ المضرور في النقل مجاملة بقبوله لمخاطر غير عادية ، لا يؤدي إلى
النتيجة المرجوة إلا إذا كانت له علاقة سببية بالضرر الذي لحقه .

وقد اكدت ذلك محكمة النقض الفرنسية وجاء في حيثيات حكمها
بتاريخ ١١ ديسمبر ١٩٥٢ ، ما يعتبر دليلا على ذلك بيقين :

« ... حيث أن الحكم المطعون فيه قد قسّر أن (المضرور) من
حادث وقع أثناء نظه على سبيل المجاملة في سيارة « تتد ارتكب خطأ
محتقا بصعوده في هذه السيارة بالرغم من حالة السكر الظاهرة لدى
السائق فإن (الراكب المضرور) يكون مرتكبا لخطأ في مواجهة نفسه
وله علاقة مؤكدة بالضرر الذي أصابه ... » .

٢٧٢ - بالرغم من ذلك فإن احكامنا التي أتت إلى انقضاء
توافر تلك العلاقة ، ليس بين خطأ الراكب والضرر الذي أصابه ولكن
بين هذا الخطأ والحادث . وجاء حكم الدائرة الجنائية لمحكمة النقض
بالفرنسية في هذا الاتجاه .

تعد اشترطت توافر علاقة السببية بين خطأ الراكب المضروب الممثل
في قبوله لمخاطر غير عادية وبين الحادث الذي وقع .

Trib. gran. inst. DE NICE : D. 1960. p. 679

(١)

وقالت : أنه ولم يثبت أن الراكب قد ارتكب خطأ أدى لوقوع الحادث ويبرر إلغاء جزء من المسؤولية على عاتقه ، فإن حكم الاستثناء ، وقد أوضح أن الخطأ الوحيد الذي أدى لوقوع الحادث يكمن في زيادة السرعة وفقد السائق سيطرته على سيارته ، لا يكون قائما على أساس من القانون . وقررت إلغاء حكم استثناء كولنسيار الصادر في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٠ والذي كانت قد قررت بقتضاء إلغاء جزء من المسؤولية (وتدرته بالريع) على عاتق الراكب المبرور لانه ارتكب خطأ له علاقة سببية بالضرر (١) .

ولكن اتجاها مثل هذا لا يمكن قبوله . لانا نحن في نطاق المسؤولية الفعلية ، فإن مسؤولية الناقل لا تقوم بمجرد وقوع الحادث . ولكن لأن هذا الحادث ، الناتج عن خطأ الفاعل ، قد أحدث ضررا ، الأمر الذي يوجب على المدعى بالتعويض أن يثبت علاقة سببية بين هذا الضرر الذي أصابه ، وبين الخطأ المسبب للحادث ، وعلى ذلك فإن هذا الاتجاه السابق في حكم الدائرة الجنائية يتعارض مع النصوص التي تقرر المسؤولية الخطئية « لوضوح اللغة القانونية (٢) » فيها (مادة ١٢٨٢ مدنى فرنسى - ١٦٢ مدنى مصرى) .

ولذا ، فقد عيب عليه - بحق - أنه حكم يتسم بالقصور (٣) .
أنتسح لنا مما تقدم ، أن قبول المخاطر من جانب الراكب مجسطة لا يؤخذ في الاعتبار - حيث تأثره على مسئولية الناقل - إلا إذا كان يكون خطأ في ذاته ، وهو المجال الصحيح لقبول المخاطر .

ولكن ما هو اثره على المسؤولية ؟

أثر قبول المخاطر باعتباره خطأ من المبرور :
٢٧٢ - ترى أنه لا مناص سوى اللجوء الى قواعد الخطأ المشترك ، حيث تقرّب نسمة المسؤولية كائن جوهري لخطأ المبرور إذا لم يكن السبب الوحيد للحادث . أما إذا كان كذلك ، فإن الأثر يمتل ولا شك في إعفاء الناقل من كل مسئولية .

CASS. CRIM. : 1-1962 D. 1962; J.P. 678

(١)

RODIÈRE : note, Sem. Jurid. 1953-2-7549

(٢)

BESSON : note, Rec. gén. Lr.J. 1963; p. 227; No 385;

(٣)

nota MM ent p. 238

في ١١ ديسمبر سنة ١٩٦٢ (١) ، وقضى أيضا بأن خطأ الراكب المتمثل في قبوله الركوب على هراجة بخارية cycloporteur مجهزة غير مخصصة لنقل الركاب يؤدي إلى مسئوليته ، إذ أن هذا الخطأ قد أدى إلى تغيير سير الآلة وزود من مخاطر الحادث ، بل أنه قد ساهم في وقوعه . وقسرت المحكمة بناء على ذلك القاء جزء من المسئولية ، قدرته بالرابع ، على مائق الراكب ، والباقي على معلق الناقل (٢) .

وقضى بتسوية المسئولية أيضا في حكم حديث لمحكمة النقض الفرنسية وقالت لقد نسب - بحق - جزء من المسئولية للمغزور المتوفى في الحادث وهو رايكس على سبيل المجاملة في سيارة يتوذيها سائقها لئلا وهو في حالة سكر . أن فضاة الموضوع قد استخلصوا أن هذا الخطأ له علاقة بالضرر ومن شأنه أن يؤدي إلى القاء جزء من هذا الضرر على مائق الراكب ، وهو جزء قدر بالرابع . أن محكمة الاستئناف بقيامها بتسوية المسئولية تكون قد طبقت القانون كما يجب (٣) .

ألا إن حكما لاستئناف باريس قد ذهب إلى غير ذلك بترتيبه في نطاق الإعياء الكلى ، آثار قبول الراكب مجاملة للمخاطر غير العادية . وهو أبصر لا يمكن قبوله بطبيعة الحال ، نظرا لتعارضه مع ما هو منسب به من تواجد يفتقر طبيعتها في حالة الخطأ المشترك .

بعد أن اكتتبت المحكمة ارتكاب الراكب مجاملة لخطأ مائل في ركوبه مع ناقل يحمل أنه في حالة سكر ، اتجهت بعد أن أبرزت علاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي لحق بالراكب ، إلى القول بأن هذا الخطأ من طبيعة تؤدي إلى حرمانه من كل رجوع ضد الناقل (٤) .

وعليه لانه لا محل لقصة المسئولية ، وانما الاعضاء منها هو الأثر المترتب ،

(١) مشار إليه فيما سبق

PARIS : 10-1-1972 : Gaz. pal. 1972-2-Somm p. 90 (٢)

CASS. ch. MIX 28-1-1972 : Gaz. pal. 1972-1-227 (٣)

PARIS : 7-12-1961 : D. 1962. J. 694 (٤)

انظر على ذلك قصة المسئولية كثر وليس الاعضاء

LYON : 24-10-1961 : D. 1961. Somm p. 42

وأذا كانت محكمة استئنافية باريس قد أصابت وجه الحق فهنا
ذهبت إليه من اعتبار الراكب مجاملة مرتكباً لخطأ نظراً لما ذكرناه ،
فإن الصواب قد جالبها بتقريرها إعفاء الناقل مجاملة من كل مسئولية ،
لأنها تكون بذلك قد أسقطت من الاعتبار خطأ الناقل ، الأمر الذي يوجب
— إزاء وجود الخطأ من الراكب — تسمية المسئولية .

وكان قضاء المحاكم في بلجيكا التي جانب تسمية المسئولية ، قضى
بأن من يأخذ مكاناً في سيارة يقودها شخص في حالة سكر ظاهرة تحت
تأثير المشروبات ، فإنه يعرض نفسه بإرادته لمخاطر استثنائية ويتوجب
اعتباره ماعلاً جزئياً للضرر الذي لحقه ويسأل عن ذلك ، أن تسمية
المسئولية بين الجرم المسئول والمضروب يحتج بها على أقرب الآخر (١) .

٢٧٥ — وخلاصة كل ما تقدم أن قبول الراكب مجاملة للمخاطر
ليس من شأنه أن يؤثر على مسئولية الناقل مجاملة إلا إذا كان يكون
— وهذا هو المجال الصحيح لنظرية قبول المخاطر — خطأ في جانب
الراكب المذكور . ولن يكون كذلك إلا إذا ورد على مخاطر استثنائية وغير
عادية ظاهرة ، تدل عليها الظروف التي تم النقل فيها .

ونذهب على ذلك نتيجة جوهريّة ألا وهي : أن نظرية قبول المخاطر
قد تعدت استقلالها ولم تعد ذي أهمية خاصة (٢) ، طالما أن خطأ
المضروب يكفى في حد ذاته لترتيب الأثر المرجو من القول بها ، سواء كان
هذا الأثر ماثلاً في تخفيف مسئولية الناقل بأفعاله جزئياً بما يتأهل خطأ
المضروب ، أو بأفعاله كلياً إذا كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد للحادث

GAND : 18-3-1960

(١) مشار إليه من قبل

DURRY : chron. Rev. tr. Civ. 1960 ; p: 789 ; No 16

(٢)

وق هذا المعنى في اللغة البلجيكية :

DALCQ : Trait. op. Cit. 1967 ; t. 1 ; p: 244 ; No 526

الفصل الثاني

اثر اشتراك المفروض في استعمال الشيء بموجب عقد النقل بمعوض

٢٧٦ - تمهيد وتقسيم :

لم يكن نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل بمعوض أكثر حظا من نظيره الذي يخضع له الناقل بالجان . فقد كان هو الآخر محورا للجدل ومر بتطور وصل في النهاية الى القول بالمسؤولية العقابية لهذا الناقل .

واذا كان القضاء ، في فرنسا ومصر ، قد استقر على القول بمسئولة الناقل للنقل المذكور - كما سنرى - على أساس التزام بشئبان للمسئولة افترض وجوده في عقد النقل ، فإننا لن نتعرض في هذا الفصل لتعديب ذلك لأنه ستكون محلا لدراستنا فيما بعد .

وفي ضوء ذلك ، فإن دراستنا هنا سوف تنصب على نتيجة جوهرية ترتبت على القول بالمسؤولية العقابية للناقل بمعوض ، وتتمثل في عدم تطبيق المسؤولية عن الإثبات بالنسبة لهذا الناقل .

والسؤال هو : كيف يمكن تبرير استبعاد الناقل بمعوض من المسؤولية عن الإثبات ؟

واذا كانت جلة هذا الاستبعاد تكن - وهذا امر بدهي في ظل الوضع الحالي للقضاء - في القول بالمسؤولية العقابية ، فإننا نرى أنه من المنطقي أن نستعرض في عجلة تطور مسؤولية الناقل بمعوض في فرنسا ونمر وصولا الى تلك المسؤولية ، ثم نوضح ما قيل في تبرير النتيجة المترتبة على ذلك بخصوص عدم تطبيق المسؤولية عن الإثبات .

٢٧٧ - أولا : تطور مسؤولية الناقل بمعوض في فرنسا (١) :

درج القضاء الفرنسي في أول الأمر على القول بالمسؤولية التقديرية

(١) انظر في هذا الخصوص : LEVY - LAMBERT : De La responsabilité des accidents du transport terrestre thèse PARIS; 1916; 94 et s.

BRUNET : chron. Gaz. pal: 1952-1-P: 24-27.

للتناقل بعوض بحيث يتمين على الراكب الضرور اثبات خطأ الناقل وفق احكام المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١) .

واتجه بعد ذلك الى القول بالمسئولية التقديرية للناقل بعوض .
وتوصل الى ذلك بتطبيق المادة ١٧٨٤ مدنى فرنسى الخاصة بتنقل الاشياء في نطاق نقل الاشخاص (٢) =

واتجهت محكمة النقض الفرنسية الى القول بالمسئولية التقديرية للناقل بعوض على اساس التزام بضمان السلامة افترضت وجسوده في عقد النقل ، ويلتزم الناقل بمقتضاء بتوصيل المسافر سالما معافى الى جهة الوصول (٣)

وكان منطلق المحكمة في قضائها يتمثل في نص المادة ١١٤٧ مدنى فرنسى (٢١٥) مدنى مصرى ١ الذى يلزم المدين بالتعويض من عدم التنفيذ او عن التأخير فيه الا اذا اثبت السبب الاجنبى الذى لايد له فيه .

٢٧٨ ثانيا : تطور مسئولية الناقل بعوض في مصر :

لقد تردد القضاء المصرى في أول الامر ، فذهب بعض الاحكام الى القول بان مسئولية الناقل بعوض هي مسئولية عقدية ، بينما ذهب البعض الاخر الى القول بانها تقديرية (٣) .

الا ان الاحكام اتجهت بعد ذلك الى القول بالمسئولية التقديرية على اساس الالتزام بالسلامة .

فقد قضى بانه لا شبهة في قيام عقد النقل بعد حصول الايجاب والقبول من الطرفين وان من بين الالتزامات التى يشتمل عليها العقد التزام الناقل ضمنا بسلامة الراكب أثناء النقل الى الجهة المتعاقد على

CASS. Civ. 10-11-1884 : D. P. 1885-1-433; No te; (١)

SARRUT

CASS. Civ. 1-5-1855 : D. P. 1885-1-157

(٢)

CASS. Civ. 21-11-1911 et 27-1-1913 et 21-4-1913 : D. P.

1913-1-249 note SARRUT .

(٣) انظر في هذه الاحكام : محمد نبيب شنب ، رسائله ، رقم ١٨٢ ، ص ٢٠٢

النقل اليهما ، لان مثل هذا الالتزام هو أول مميزات هذا النوع من التأمين (١) .

وقالت محكمة النقض المصرية بأن عقد نقل الأشخاص يلقى على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غاية ، ويكفي أن يثبت المسافر أنه قد أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه اثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه مما يؤدي إلى بساطته بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ في جاقبه ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الحادث قد نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المضرور أو خطأ الغير (٢) .

ولكن ماهي النتائج المترتبة على القول بالالتزام بالصلافة ؟

٢٧٦ — أن القضاء الفرنسي والمصري ، كان يهدف تحقيقا لمصلحة المضرور إلى تحديد نظام مسؤولية الناقل بعوض يكون كفيلا بضمان حصول المضرور على تعويض ، ومن ثم فإن نتائج هذا القضاء نستطيع أن نوجزها فيما يلي :

١ — أن التزاما بنتيجة يقع على عاتق الناقل بمسئولونه التزامه بتوصيل المسافر سالما معافي إلى جهة المسؤولية ، يكفي لكن يقوم المضرور بالثبات الإخلال به من جانب الناقل ، اثبات أن ضررا قد أصابه أثناء عقد النقل .

٢ — وتأسيسا على ما سبق ، فإنه يمكن القول — وهذه نتيجة مترتبة على الأولى — أن المضرور يعفى من إثبات خطأ الناقل (١) .

(١) اصطفاي استكدرية ، ٥ فبراير سنة ١٩٥٠ ، الحماية سنة ٣٠ ، العدد الثالث والرابع ، ص ٥١٠ ، رقم ٢٧٦
وفي هذا المعنى : محكمة مصر الابتدائية ١٩٥١/٣/١٣ ، الحماية سنة ٣١ ، العدد الخامس ، ص ١٢٨ ، رقم ٣٩٢
استئناف استكدرية ١٩٥٦/٢/٢٩ ، الحماية ، السنة ٣٧ ، ص ٧١٦ ، رقم ٣٤٠ .
(٢) نقل معنى مصري ، ١٩٦٦/١/٢٧ ، مجموعة النقض ، ١٩٦٦ ، ص ١٩٩ ، ق ٢٦ ، ٣٠٠ .

RIPERT : la responsabilité contractuelle et les accidents (٧)
de personnes. 1931; p. 28; No 5

٣ - أن مسؤولية الناقل بعوض - والحالة هذه - لاتعمد كونها مسؤولية مفرضة (١) .

ثالثاً : تقرير استبعاد النقل بعوض من المسؤولية عن الأشياء :

٢٨٠ - قديماً - بصورة وجيزة - تطوراً لمسئولية الناقل بعوض في فرنسا ومصر . ونستطيع الآن - بحسب خاتمة هذا التطور - ان نتوصل الى تحليل لمعجم تطبيق المسؤولية من الاشياء في النقل بعوض . ولما كانت خاتمة التطور المذكور تتمثل في مسؤولية الناقل بعوض مسؤولية عقدية ، فانه مما لا شك فيه الان ان ذلك هو السبب في استبعاد النقل بعوض من المسؤولية عن الأشياء .

٢٨١ - وفي ابراز هذا التحليل ، ذهب راي الى القول بان مسؤولية الناقل بعوض هي مسؤولية عقدية . واستند هذا الرأي - تسليمياً بوجود الالتزام بضمين السلامة - الى ان الدائن (الراكب المضرور) يستطيع ان يمسك بقواعد المسؤولية العقدية كجزاء لعدم تنفيذ العقد - أي للاخلال بالالتزام بضمين السلامة - ولو كان عدم التنفيذ هذا لا يرجع الى خطأ من الدائن ، بل الى فعل شيء موجود في حراسته . اذ ان التقصير عليه - على حد تعبير ذلك الرأي - ان الدائن يسأل عن عدم التنفيذ . الراجع الى شيء من الأشياء كما لو كان راجعاً الى فعله الشخصي (٢)

وواضح ان سند هذا الرأي في استبعاد المسؤولية من الاشياء يرجع الى انه افترض ان الضرر - وقد احدثه شيء أصلاً - يرجع الى فعل الجاني (الناقل) . أي ان فعل الشيء - ونستخدم هذه الكلمة تجوزاً - يعتبر انه فعل شخصي من الناقل .

٢٨٢ - وفي تحليل آخر ، ذهب انصار المسؤولية العقدية للناقل

RIEDMATTEN : op. Cit p. 22

(١)

(٢) انظر : محمد لبيب شبيب ، رقم ١٧٤ ، ص ١٩١ - ١٩٢
محمد واصف ، رسائله في القانون من المسؤولية ، (دراسة في عقد النقل الجوي)
١٩٥٨ ص ٥٩ .

المصدر ، المصادر ، ١٩٦٠ ، رقم ٢١٤ ، ص ٢٥٤ - ٢٥٥ .
MAZEAUD (H. L. J.) leçons de
وانظر من الفقه الفرنسي :
Civ. 1966, t.2; No 557; p 512-513

بمعرض ويمثل في عدم جواز العبرة بين المسؤولية العقدية والتقصيرية (١).
في عدم جواز العبرة بين المسؤولية العقدية والتقصيرية (١) .

نقد ذهب رأى الى القول بأن لكل من المسئوليتين - المسئولية
العقدية والمسئولية عن الأتشاء - نطاقها الخاص، وأنه لا يجوز لهما أن
تتداخل في نطاق الأخرى، فالمادة ١٧٨ الخاصة بمسئولية حارس الأتشاء
لا يمكن أن تطبق في مجال المسئولية العقدية . أن قواعد المسئولية عن
الأتشاء لا تنطبق في حالة ما إذا كان الضرر الحاصل مستوجبا للمسئولية
الحارس العقدية (٢) .

٢٨٢ - وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية لغيراً على استبعاد النقل
بمعرض من نطاق المسئولية عن الأتشاء . وكان ذلك بمناسبة حديثها من
استبعاد مثال للنقل مجامله استنته على اشتراك الضرور في استعمال
السيارة مجاملة دون أى مقابل على التفصيل الذي سياتى فيها بعد .
وقالت بالنسبة للنقل بمعرض أن قواعد المسئولية عن الأتشاء لا يحتج
بها من جانب من أخذ مكانه في السيارة بموجب عقد ، لأن يفوذ هذا العقد
نقل مجامله (٣) .

وواضح أن اشتراك الضرور في استعمال السيارة كان الحجة التي
استندت اليها محكمة النقض الفرنسية في استبعاد نقل الأشخاص من
المسئولية عن الأتشاء . وقد حجت هذا الاشتراك المانع في حالتين ،
الاشتراك بموجب عقد كما هو الحال في النقل بمعرض . والاشتراك
مجاملة دون مقابل .

(١) انظر في مرفق الآراء المطبقة بمسئلة العبرة بين المسئولية التقصيرية والعقدية

محمد لبيب شهاب ، رسائله ، ص ١٩٢ ، رقم ١٧٥ وما بعدها

(٢) انظر : محمد لبيب شهاب ، رسائله ، رقم ١٧٨ ، ص ١٩٩ - ٢٠٠ .

CASS : Civ. 27-3-1928

(٣) مشار اليه من قبل

الباب الثاني

نقل الأشخاص والمسئولية عن الأشياء

٢٨٤ - تقسيم :

قدما ان استبعاد النقل مجاملة بين المسئولية عن الأشياء كان يبدأ استقر عليه القضاء الفرنسي منذ سنة ١٩٢٨ . وعلى الرغم من عدوله من ذلك بتطبيق المسئولية السابقة فيه ، فان الاستبعاد المثلر اليه لم يزل يشكل عبدا في نطاق الفقه والقضاء المصريين .

ولا يقيب عن الذاكرة أيضا ان استبعادا مماثلا للنقل بعوض هو امر مسلم به الآن في فرنسا ومصر .

وهنا نريد التنبيه اليه هنا ؛ أننا قدما في الباب الأول عرضا لما قيل من مبررات. إذك الاستبعاد يشيعه - في كل من النقل مجاملة والتفيل بعوض - مع انتقاد يتعلق بمبررات شق واحد منه وهو النقل مجاملة دون الشق الآخر . فقد رأينا أن نؤجل انتقادنا لمبررات استبعاد الشق الآخر وهو النقل بعوض إلى هنا . الباب الثاني ، لننقشه مع مبرراتنا في تطبيق المسئولية عن الأشياء في هذا النقل في فصل واحد . بكل ذلك انقضى الكمية التي تناولنا بها دراسة النقل بعوض على نحو موجز وسريع لأنه لا يشكل محورا جوهريا في دراستنا هذه المتعلقة بالنقل المجاني . وإلى جانب ذلك فأننا سوف نتناول أيضا إمكان تطبيق المسئولية عن الأشياء في النقل المجاني .

وعلى مقتضى ما تقدم فان تقسيما لدراستنا في هذا الباب نستطيع القيام به على النحو التالي ، وعلى في فصلين :

٢٨٥ -

الفصل الأول : النقل المجاني والمسئولية عن الأشياء .

الفصل الثاني : النقل بعوض وإمكان تطبيق المسئولية عن الأشياء .

الفصل الأول

النقل المجاني والمسئولية عن الاشياء

٢٨٥ - تمهيد وتقسيم :

رأينا في القسم الأول من الرسالة ، ان عدم تطبيق المسؤولية المتعدية في النقل المجاني قد بات أمرا لا ينزع لعدم وجود المتدبيه . ورأينا أيضا المساوىء التي تترتب على تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التصيرية على اثبات الخطأ .

ولذا ، فالتساؤل : هل يمكن التسول بتطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل المجاني ؟

نرى أولا أن نحدد نطاق هذا التساؤل .

نعرف ان القضاء في فرنسا قد فرق في نطاق النقل المجاني بين وجهين له : النقل القائم على مصلحة للنقل ، والنقل مجاملة . ولم يكن تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل في الوجه الاول موضعاً لكثير من الجدل . فقد حسنت النقض الفرنسية الأمر في نطاقه مبكراً وبألت بتطبيق المسؤولية عن الاشياء .

أما في الوجه الثاني ، وهو الناقل مجاملة ، فقد اتجهت النقض الفرنسية الى عدم تطبيق المسؤولية عن الاشياء فيه منذ سنة ١٩٢٨ ، ليظل ما قرره منذ ذلك الحين — متعلقاً بضرورة اثبات الخطأ التصيرى للناقل — يتعبد قضاءها حتى تضمنت بتطبيق قواعد المسؤولية تلك في ذلك النقل سنة ١٩٦٨ .

أما من القضاء المصرى فانه لم يعرف الا صورة واحدة للنقل المجاني هو ذلك الذى يتم دون أى مقابل أى على سبيل المجاملة . وقرر بشأنه ضرورة اثبات الخطأ التصيرى للناقل .

وفي ضوء ما تقدم ، فالتساؤل نستطيع أن نحدد نطاق التساؤل السدى طرئناه على النحو التالي :

ان الاستاؤل من امكن تطبيق المسئولية من الاشياء فى النقل
المجانى ، انما هو امر ينصب على النقل مجاملة فى مصر .

وتأسيسا على ما سبق نقبنا سوف نقدم دراستنا فى هذا الفصل
الى مبحثين :

المبحث الاول : موقف القضاء الفرنسى من تطبيق المسئولية من الاشياء
فى النقل المصلحى .

المبحث الثانى : النقل مجاملة وتطبيق المسئولية من الاشياء ..

المبحث الأول

مؤقت القضاء الفرنسي من تطبيق المسؤولية
عن الأشياء في النقل القابل على مصلحة الناقل

٢٨٦ - تطبيق النقص الفرنسي قواعد هذه المسؤولية في هذا النقل :
فدعنا أن القضاء الفرنسي - بصفة خاصة قضاء النقض - قد
استقر على عدم تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة حتى
سنة ١٩٦٨ . ولكنه اتجه إلى تطبيقها إذا كان للناقل مصلحة في مجاملة
النقل ، ضد حكم غريد لاحدى محاكم الاستئناف استوجب إثبات خطأ (١)
الناقل بالمجان دون ما تفرقة .

إلا أن هذا القضاء قد تدخل - كما ذكرت من قبل - لتعديله بما صدقه
للمراكب مجاملة . فبالإضافة إلى تسهيل مهمته في إثبات الخطأ ، نجده
يعطى النقل الذى يتم لمصلحة الناقل مفهومًا واسعًا يشمل المسفحة
الأكبية إلى جانب المصلحة المادية . ووصل الأمر في النهاية إلى التسوية
في المعاملة بين وجهى النقل الملقى بتطبيق المسؤولية عن الأشياء في
النقل مجاملة عام ١٩٦٨ .

وقبل دراسة هذه المرحلة - فماتنا نتساءل عن السبب في اختلاف
المعاملة بينهما قبل الوصول إليها ؟

نجد قضي في فرنسا يرفض الطعن ضد حكم استئناف يقرر تطبيق
المادة ١/١٣٨٤ - مدنى فرنسى لأن الناقل له مصلحة في عملية النقل (٢) ،

كذلك قضي يرفض الطعن ضد حكم استئناف قضى بتطبيق المسؤولية
عن الأشياء في النقل المجانى . وكان مبنى الطعن أن النقل قد تم مجاملة .
غير أن محكمة النقض رفضت الطعن لأن النقل لم يتم مجاملة ولكن لمصلحة
الشركة مالكة السيارة ، هذه المصلحة التى تتمثل في الدعاية للشركة (٣) .

(١) انظر فيما سبق الأحكام المذكورة في الباب التيجيدى بضموس تعديل القانون
ينقل القائم على مصلحة الناقل حيث قال القضاء الفرنسى بتطبيق المسؤولية عن الأشياء فيه
CASS. Civ. 6-2-1957 : Bull. Civ. 1957-2-70; No. 114 (٢)
CASS. Civ. 31-10-1963 : Gaz. pal. 1963-1-178 (٣)

وكذلك ظروف القضية كما يلى :

قامت إحدى الجهات بتجهيز سيارى للسيارات ، أخذ شخص مسئول من نظام هذا
المحاسب يملكها - فسيارتها - فملكها إحدى الشركات حيث وضعتها تحت تصرفه بهدف الدعاية .

٢٨٧ - أما وقد كان الأمر كذلك ، اختلفت في قواعد المسؤولية المطبقة في وجهي النقل المجاني ، فلما تعود إلى التسيار الذي طرحناه متعلقا بأسباب ذلك .

لا يتكنا في الواقع تحديد الأسباب التي أدت إلى هذا الاختلاف إلا تأسيسا على الأسباب التي رفضت التقاضي الفرنسية على أساسها تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجانية دون النقل المصلحي . وعلى أساس تواورها في التقبل الآخر أو عدمه نستطيع أن نصل إلى تحديد لهذه الأسباب .

ونتناول منها فكرتي قبول المخاطر والاشتراك في الاستعمال .

٢٨٨ - (١) قبول المخاطر : ومؤداها ، بالنسبة للنقل مجانية ، أن الراكب لا يستطيع - وقد قبل المخاطر مقدما - أن يمسك ضد حارس السيارة بقواعد المسؤولية عن الأشياء .

إذا قلنا بأن هذا السبب في عدم استفادة المضرور بتجارب هذه المسؤولية يقتصر على النقل مجانية الذي يقبل فيه الراكب المخاطر دون غيره لكان في الإمكان تبرير اختلاف الأمر في النقل القائم على مصلحة للناقل بعدم تواور السبب المذكور فيه .

ويبدو أن إحدى بحكم الاستثناء قد تضمنت بهذا المعنى وقالت : أن قبول المخاطر لا يوجد إلا إذا تم النقل على سبيل المجاملة . ورفضت على ذلك اثر مؤداها أن وجود مصلحة للنقل في عملية النقل يؤدي إلى استبعاد قبول الراكب للمخاطر ويسمح له في حالة وقوع حادث أن يمسك بالمسؤولية عن الأشياء ضد حارس السيارة (٢) .

وتتجرب أن قبول المخاطر هو أمر يتصور وجوده في كل صور نقل الأشخاص كما تكررت من قبل ، وإذا ، فإن ما لوجده الحكم السابق من تلازم بين مجانية النقل وقبول المخاطر هو أمر غير منطقي ، يقدم الدليل مرة أخرى على أن تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل الذي يتم

وعلى اثر وقوع حادث أصيب فيه الراكب ، فلم يرفع دعوى بالتعويض على الشركة بل على المسيرة على أساس التواجد ١٩٢٧ ، ١٩٢٢ ، ١٩٢٤ / على غرض .

ول نفس الاتجاه أيضا : CASS. Civ. 17-10-1924 - J. C. P.

table, p. 32. No. 14124

POITIERS : 8-12-1924 (١) مثل هذه فيما سبق

لمصلحة الناقل دون النقل مجاملة هو أمر ينطوي على مفارقة لا تستند إلى أي مجرد .

٢٨٩ - (ب) الاشتراك في الاستعمال :

تدعينا أن محكمة النقض الفرنسية قد استندت إلى اشتراك الراكب مجاملة في استعمال السيارة لتقرر حرمانه من الاستفادة بالمسؤولية من الأشياء .

وإذا أردنا تمييز تطبيق هذه المسؤولية في النقل الذي يتم لمصلحة الناقل في نطاق هذا الاشتراك ، فليس أمامنا إلا القول بأن الراكب في هذا النقل لا يشترك في الاستعمال . ولكن قول مثل هذا غير معقول لأن الراكب في النقل الذي يتضمن مصلحة للناقل يشترك في استعمال السيارة أيضا .

ولذلك ، ذهب رأي فرنسي في تقرير اختلاف المسألة بين النقل مجاملة والنقل المصلحي بتطبيق المسؤولية من الأشياء في الثاني دون الأول بقوله : أن اشتراك الراكب في استعمال السيارة في نقل يتضمن مصلحة للنقل اتجاهاً يتم لمصلحة الجارس .

وتتدبري ، أنه إذا سلمنا جدلاً صحة هذا التفسير ، جازاً لاتوافق عليه لذا كان للراكب مصلحة في النقل مثل الجارس .

وترتباً على كل ما تقدم ، فإنه يمكن القول بأنه ليس هناك مبرر لعدم تطبيق المسؤولية من الأشياء في النقل مجاملة دون النقل المصلحي لمصلحة الناقل ، وذلك على أساس تفيد قهراً به من قبل لأسباب استبعادها من النقل مجاملة من ناحية ، وعلى أساس تطبيقها في النقل المصلحي رغم توابع أسباب استبعادها من النقل مجاملة فيه من ناحية أخرى .

المبحث الثاني

النقل مجاملة وتطبيق المسؤولية عن الأخطاء

٢٩٠ - تهديد وتقسيم :

ان التساؤل عن تطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل مجاملة
يثور - لسبق فرنسا في ذلك - الا بالنسبة للوضع في مصر .

ومعها فلما سوف نناقش المسألة بصفة عامة .

من المسلم به في مصر الآن - حيث شبه إجماع - أنه يتعين اثبات
خطا النقل مجاملة وفق المادة ١٦٣ - معنى مجرى ، وذلك حتى يتمكن
التول بمسؤوليته .

وقد ورد في الأعمال التشريعية للقانون المصري - كما
ذكرت من قبل - ما يبيد صراحة في عدم تطبيق المسؤولية عن الأخطاء في
النقل مجاملة وضرورة اثبات الخطأ على النحو السابق .

ويلاحظ ان غالبية أحكام القضاء المصري - وهو في مجملها
قليلة - التي اشترطت اثبات الخطأ التقصيري للنقل مجاملة ، قد
سحرت قبل العمل بالقانون المدني الجديد متضمنة نص المادة ١٧٨
الخاص بالمسؤولية عن الأخطاء ، وأزاء ذلك « فالغريب في الأمر عفا ،
ان تستمر في تأكيد ذلك مع وجود النص المذكور . خاصة وأنه لا يتعين
أي نظرية » .

وتفكرى انه يتعين تطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل مجاملة ،
ولذلك مبرراتنا .

وبالفعل ، قد اتجهت الى تطبيقها في النقل مجاملة ، محكمة النقض
الفرنسية في حكم لدائرتها المشتركة بتاريخ ١٩٦٨/١٢/٢٠ .

والواقع ان المتبع لأحكام القضاء الفرنسي قبل هذا التاريخ ،
يستطيع أن يضع يده على أحكام طبقت المسؤولية عن الأخطاء في النقل

مجايلة قبل ذلك التاريخ على الرغم من أن النقش لفرضية كانت قد استقرت على عدم تطبيقها منذ سنة ١٩٢٨ هـ .

وفي ضوء ما تقدم قلنا سوف نقسم دراستنا في هذا البحث الى مطلبين :

المطلب الأول : مبررات تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل
مجايلة .

المطلب الثاني : تطبيق القضاء الفرنسي للمسؤولية عن الأشياء
في النقل مجايلة .

المطلب الاول

مبررات تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة

٢٩١ - تمهيد وتقسيم :

نعرف أن القانون المدنى المصرى يتضمن - مثل القانون المدنى الفرنسى - نصا يقرر المسؤولية عن الاشياء الاخرى غير الحيوانات والبشر .
في المادة ١٧٨ (١/١٣٨٤ مدنى فرنسى) .

وقد تقررت هذه المسؤولية - بموجب النص الفرنسى - وفي الحدود السابقة - على عاتق حارس الاشياء الجادة بصفة عامة ، بينما دودها المشرع المصرى بالنسبة لحارس الاشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة وحارس الآلات الميكانيكية .

ومن المسلم به أنه ينبغي توافر شروط معينة للاستفادة من هذه المسؤولية . فيجب أن يكون الضرر قد أحدثه شيء في حراسة شخص . والشروط الجوهرية أن يثبت الضرر تدخل الشيء تدخلًا إجباريًا في أحداث الضرر . فإذا ماتم ذلك فإنه يستطيع الرجوع على حارس الشيء بالدويض إذا كان من الغير (١) . ولكن الحارس يستطيع التخلص من هذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه .

أما وقد استقر القضاء الفرنسى المصرى على تطبيق هذه المسؤولية بالنسبة لحوادث السيارات التي تصيب المسار ، ولاشك أن ذلك يتوافر الشروط السابقة ، فإنه كان من الأمور المنطقية - والنص الذى يقررها لا يفرق - أن يقال بتطبيقها بالحدود السابقة في النقل مجاملة .

ألا أن الأمر كان غير ذلك في فرنسا حتى سنة ١٩٦٨ ، ولما سيزل كذلك في مصر .

ألا يعتبر الراكب مجاملة من الغير بحيث يستفيد من المسؤولية عن الاشياء إذا توافرت شروطها الاخرى .

(١) انظر : مفسر مصطفى منصور ، مذكرات في نظرية الالتزام ، ٧١ - ١٩٧٢ ص ١٩ وما بعدها .

ونتساءل تبعا لذلك : ماهو المقصود بالغير في المسؤولية عن الاشياء ؟
هل يقصد به معنى مادي اى الشخص الذى لا صلة له بالسيارة ، ومن ثم
لا يكون الراكب مجاملة كذلك ؟ أم انه يقصد به معنى قانونى اى الشخص
الذى لا تربطه بالحارس علاقة عقدية وبالتالي يعتبر الراكب مجاملة من
الغير ويستفيد من هذه المسؤولية ؟

فإذا كنا قد تمنا ببنفيذ أسانيد عدم طبية المسؤولية عن الاشياء في
النقل مجاملة ، فما علينا الا ان نقدم مبرراتنا في تطبيقها باثبات ان
الراكب مجاملة من الغير .

كذلك فاننا نتساءل عن السبب في عدم تطبيق المسؤولية عن الاشياء
في النقل مجاملة ؟

الواقع ان ذلك يرجع كما ذكرت من قبل الى سبب ينمق بالمجائية
والمجاملة . والعدالة تقتضى — في نظر القائلين باثبات الخطأ التقصرى
الا يخضع الناقل مجاملة لمسئولية مشددة مثل المسؤولية عن الاشياء .

الا اننا نرد على ذلك بقساؤل : ماهو السبب في عدم تطبيق المسؤولية
عن الاشياء في النقل مجاملة في ظل نظام اجبارى للتأمين يؤدي الى الغاء
المعبء النهائي للحدث متمثلا في تعويض مالى على هاتق شركة التأمين .

وتتدبرى في النهاية ، انه يتعين تطبيق تلك المسؤولية في النقل مجاملة .
وتتمثل مبرراتنا لذلك في اثنين : اولهما ان الراكب مجاملة من الغير .
وثانيهما نظام التأمين الاجبارى .

وما ينبغى ان يلاحظ ، ان هذه المبررات ايضا تصلح سندا لتطبيق
المسئولية عن فعل الحيوان اذا كان المصاب راكبا على سبيل المجاملة في
مرية تجرها دابة او اذا كان راكبا بالمجان دون اى مقابل على ظهر دابة .
وعلى ذلك فان دراستنا في هذا المطلب سوف تكون في ممرعين :

الفرع الاول : فكرة الغير في النقل مجاملة .

الفرع الثانى : نظام التأمين الاجبارى .

الفرع الأول

مكة الغير في النقل مجاملة

التفرقة بين المسار والراكب مجاملة :

٢٩٢ — أن حرمان الراكب مجاملة قبل عام ١٩٦٨ في فرنسا من الاستفادة بقواعد المسؤولية ، يعد من الامثلة البارزة على ما كان يتردى فيه القضاء الفرنسي ، حيث هو موقف القضاء المصري للآن والمشار اليه أيضا في الاعمال التحضيرية للقانون المدني المصري ، من تناقض بين اجازته للمار التمسك بقواعد المسؤولية من الاشياء ضد حارس السيارة التي أحدثت به الاصابة وحظرها ذلك على الراكب مجاملة .

ولما كانت تفرقة مثل هذا لا تستند في نظرنا على اى اساس قانوني فاننا في سبيل تأكيد ذلك نرى انه لا بد من التوصل الى الاعتبارات التي أدت الى القول بتطبيق قواعد المسؤولية من الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات التي تقع للمار ، ومن ثم توافرها او عدمه في النقل مجاملة .

وعلى الرغم مما بذل من محاولات في تحديد هذه الاعتبارات ، فان جانبها منها قد ذهب — منكرا على الراكب مجاملة حق الاستفادة من قواعد المسؤولية تلك — الى تحديد اعتبارات نستطيع ان نؤكد من خلال سردها نقيض مقصودها .

٢٩٣ — ويرى البعض (١) في هذا الصدد ، ان مركز الغير الذي يصادم في الطريق يختلف عن مركز الراكب . فالغير الذي يصادم في الطريق اجنبي تماما لا علاقة له قبل الحادث بالنقل او آتته ، وعلى العكس بان الشخص المتقول مجانا ، فانه بقبوله او طلبه اخذ مكان في السيارة لمساحته الشخصية ، فانه يساهم في اثاره ما سبب له الاصابة .

٢٩٤ - ويرى البعض الآخر (١) أن المادة ١٣٨٤/١ لا تنطبق في حالة النقل مجاملة الذي لا يتضمن ما يصلح أن يكون مبررا لذلك . وأنه إذا دليقنا المادة ١٣٨٢ معنى بالنسبة للمار في الطريق فانه لا يمكن من اثبات خطأ السائق ، لأن حوادث السيارات تنتج عن سرعة لا يتوقعها المار ، تكن الصعوبة ، بالإضافة الى ذلك كما يرى الرأي السابق (٢) في عدم توافر الشهود وجهل المخروطين الحادث ، ومن ثم ونظرا لبناء المخروطين دون حماية في ظل هذه الظروف ، فان الوسيلة الوحيدة هي اعفاء من عبء الاثبات .

٢٩٥ - وعندى ، فان ما يستند اليه القول باستفادة المار في الطريق من قواعد المسئولية عن الاتشاء خاصة فيما يتعلق بالجهل بظروف الحادث وصعوبات الاثبات والحاجة للحماية انما يتوافر في النقل مجاملة بالنسبة للراكب المخروطين فانه بنفس درجة الاهمية .

قد يقال دحضا لرأينا هذا ، وباعتبار أن ذلك ربما لا يكون كائيا ، ان الأمر يختلف حيث المار في الطريق يعتبر من الغير بينما لا يعتبر الراكب كذلك . وقد ركز الأستاذ ريبير (٣) في شرحه عدم تطبيق المادة ١٣٨٤/١ في النقل مجاملة بقوله أن حكم ١٩٢٨/٣/٢٧ قد اتهم تفرقة بين المخروطين وأن تفرقة ضرورية يتعين القيام بها بين الغير وبين من يشترك بإرادته في استعمال الشيء .

وفي مقدورنا تقييس مناه هذا الرأي في أن الراكب مجاملة - على خلاف المار - ليس من الغير الذي خصصت القرينة المذكورة لتوفير الحماية له ، وما نريد أن نلفت الانتباه اليه ، صد ذلك أن فكرة الغير كأكرة مقابلة للاشتراك في استعمال الشيء ، قد تصد بها عدم الاشتراك في هذا الاستعمال .

٢٩٦ - نقد :

١ - ونسجل على الرأي السابق والتفرقة بين الغير والمار في

LEFEVRE : thèse, Cit. 1927, P. 74 et 8.

(١)

LEFEVRE : op. Cit. P. 175

(٢)

RIPERT . note, D. 1928-1-145 notamment P. 147

(٣)

الطريق والراكب » التعارض مع نصوص القانون (١٣٨٤ / ١) مدنى فرنسى
و (١٧٨ مدنى مصرى) التى لاتتضمن اى تفرقة بشأن تطبيقها (١) .

٢ — كما يؤخذ على هذا الرأى أيضا انه يؤدى الى ترتيب نتيجة
رفضها القضاء ، وتنبئ فى ضرورة عدم توافر صلة ملية بالشئ الذى
سبب الضرر حتى تطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء حيث صلة الغير
فى هذه الحالة فقط .

لان الفقه (٢) وقد ذهب الى انه ليس من الضرورى توافر تلك الصلة
بين الشئ الذى سبب الضرر والمضرور ، فان رغبتهم فى ذلك ، على فرض
مساهمة الشئ فى احداث الضرر امكان تحقق مسؤولية الحارس فى
حالة وجود هذه الصلة ، الامر الذى لا يتفق مع النتيجة التى
تخضت عن الرأى السابق . بل ان وجود هذه الصلة فى حالة الراكب
معاملة امر يفترض مساهمة الشئ فى احداث الضرر كشرط لتطبيق قواعد
المسؤولية عن الاشياء. ان المعول عليه اذن هو اثبات مساهمة الشئ فى
احداث الضرر بغض النظر عما اذا كان للمضرور صلة به مثل الراكب
معاملة ، او لم تكن له به مثل هذه الصلة مثل المار .

٣ — واخيرا فان مطلعنا جوهريا آخر نتوجه به الى الرأى القائل

(١) انظر : سليمان مرقس ، رسالته ، بالنزمية فى نظرية دفع المسؤولية
سنة ١٩٣٦ ، ص ٦٧ .

“ la responsabilité du fait des choses ne mettant à
sa disposition qu’une solution uniforme pour
tous les cas ”

وفى هذا المعنى : يوسف برسوم ، المسؤولية عن الاضرار الناتجة عن الاشياء
اجادة ، القاهرة ، ١٩٢٢ ، ص ٧٢ .

وبقول : يطبق نظرية الخطأ المفترض بالنسبة للغير الذى يقع اثناء النقل بشئ
موزن . اذ ليس هناك ما يبرر التفرقة بين الغير الذى يحدث للاشخاص الذين همون
فى الطريق والموجودين فى السيارة . مثل منهم عرض نفسه للخطر سواء بالسير فى الطريق
او بركوب السيارة . ان مبدأ المسؤولية عن الضرر الناشئ عن حوادث الجمادات هو مبدأ
عام يجب تطبيقه على جميع الاحوال بدون استثناء .

(٢) انظر فى ذلك : رسالة محمد لبيب شنب ، ص ١٥٠ ، رقم ١٢٦ .

اسماعيل فاتم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، رقم ٢٥٩ ، ص ٤٥٤ .

نصور مصطفى منصور ، مذكرات فى نظرية الالتزام ، ١٩٧١ — ١٩٧٢ ، ص ١٩٢ .

بالتفرقة — بصدد تطبيق المسؤولية عن الأشياء — بين المسار في الطريق والراكب ، ويمثل في أن هذه التفرقة تتعارض مع ما هو مستقر عليه ، بشأن علاقة السببية في المسؤولية عن الأشياء « والتفرقة بين ما سمي بالسببية المعنوية (كعلاقة بين نشاط المدعى عليه الحارس والضرر) وبما يطلق عليه السببية الخاصة (كعلاقة بين الشيء والضرر (١)) ، لأنه باعتباره — وهذه نتيجة متفرعة كما قلنا — أن الغير الحقيقي هو المار لأنه لم يشترك في استعمال السيارة ، فإن التعارض يبرز في أن هذا الرأي كان يتعين على أن يواجهه المسألة : أما في علاقة الضرر بنشاط المدعى عليه (الحارس) حسب المعنى الأول للسببية وأما في علاقة الضرر بالشيء حسب المعنى الثاني ، ولكننا نجد تجاوز الأمور إلى حد بعيد، قد ذهب إلى بحث تلك العلاقة بين الشيء والمضروب ذاته دون ما أصابه من ضرر . وقضى بناء على ذلك بأن المسؤولية في المادة ١٣٨٤ تتبع من فكرة السلطة والسيطرة ، وعلى هذا الأساس تكون مسؤولية الناقل في علاقته بالمسافر المنقول مجاملة كما هو الأمر وعلاقته مع المارة (٢) .

وتأسيسا على ذلك كان يجب — ونحن في مجال مسؤولية حارس الأشياء — أن نبحث عن مدى تدخل الشيء ومساهمة في أحداثات الضرر وذلك بغض النظر عن أي اعتبار آخر يصاحب وضوح الضرر بخلاف ما يتبع منه من أعمال تتطوى من السمات ما من شأنه أن يؤثر في مسؤولية الحارس بالامقاء جزئيا أو كليا .

٢٩٧ — الراكب مجاملة من الغير ويجوز له التمسك بالمسؤولية عن الأشياء :

بعد انتقادنا للتفرقة بين المسار باعتباره من الغير والراكب الذي لا يعتبر كذلك فالتناظر نطرح تساؤلا يتعلق بإمكان اعتبار هذا الراكب من الغير وما إذا كان يجوز له بناء على ذلك ، التمسك ، شأنه في ذلك شأن المار « بقواعد المسؤولية عن الأشياء .

(١) نشر : السببية المعنوية والخاصة : محمد لطيف شلب ، المرجع السابق ،

ص ١٢٩ ، رقم ١٢٠ .

Cour d'app. DE BORDEAUX : 12-5-1927 Rec. Pér. ASS. (١)
1927, P. 311

والواقع أننا لا نستطيع أنكار صفة الغير على الراكب مجاملة خاصة وأن هناك شبه أجماع في نطاق الفقه والقضاء على عدم وجود أي رابطة عقدية من أي نوع في النقل مجاملة ، مما يدفعنا إلى القول بأنه إما كان الراكب مجاملة ليس متعلداً فقه يدخل بلا شك في طائفة الغير (١) .

وقال — بحق — الأستاذ جوسران (٢) بأنه إذا لم يكن الراكب مجاملة متعلداً فقه بالضرورة من الغير ويجب أن يحال معاملة .

وقد ركزت محكمة بورдо في ١٢ مايو سنة ١٩٢٧ (٣) على ذلك حيث قضت بأن المسافر المتقول على سبيل المجاملة من جانب الناقل لا يعتبر متعلداً ولكن من الغير الذي يدخل في نطاق الحماية التي تقرها المادة ١٣٨٤ / ١ . كذلك ما قضى به (٤) — بصدد رفض قبول المخاطر — من اعتبار الراكب مجاملة من الغير وليس متعلداً ومن ثم فلا يمكن أن نعتبر أنه قد قبل المخاطر مقدماً .

وفي اعتقادنا ، فإن عدم تطبيق المادة ١٣٨٤ / ١ مسنن فرنسي المقبلة للمادة ١٧٨ مثنى مصري بعد ثبوت صفة الغير للراكب مجاملة ، أنها بتعارض مع النصوص التي لا تتضمن أي تفرقة في هذا الخصوص . ثم أنه يؤدي بالإضافة إلى ذلك ، إلى إفراغ فكرة الحراسة من معناها . فالناقل يظل مسئولاً باعتباره حارساً في مواجهة الغير أيا كان ، والقول غير ذلك معناه اعتبار الناقل حارساً في مواجهة شخص دون آخر وهو أمر لا يمكن قبوله .

ونرى أيضاً أن المقصود بالغير هنا — ولا شك في انطباق ذلك على الراكب مجاملة — هو كل شخص آخر غير الحارس (٥) .

(١) انظر في هذا المنى : BÉSSON : thèse. op. Cit. 1927, P. 160

MAZEAUD (H.) note, S. 1927-1-217

BLAISOT : chron. J. ASS. 1928. P. 223, notamment 10 . 227

JOSSERAND : chron. op. Cit D. H. 1926 P. 21 (٢)

(٣) بشأن آية من

Cour d'app. BESANCON : 11-4-1927 : Rec. Pér. ASS (٤)

1927, P. 312

LEBRUN : thèse, op. Cit. 1944, P. 53 (٥)

وقد لكد القضاء الفرنسى ذلك فى احكامه : ثلاث محكمة استئناف
ليون (١) فيها يتعلق بتصادم سيارتين ، أصيب من جرائه غيرا راكبا
على سبيل المجاملة فى احداها ، ولم يثبت أى خطأ ضد أحد .. فان
حارس السيارة الاخرى يكون مسئولوا .

وكان هو، نفس اتجاه القضاء البلجيكى ايضا بصدد النقل المجانى
حيث قضى (٢) بأنه لم يبرم أى عقد بين النقل والشخص الذى قام بنقله
مجانا . ان الناقل ومسافره كل منهما يعتبر قانونا من الغير بالنسبة
للأجر .

خلاصة

٢٩٨ — والخلاصة ، بعد ان بات اعتبار الراكب مجاملة من الغير
حقيقة لامراء فيها ، أنه يجوز التمسك بقواعد المسؤولية عن الاشياء ضد
ناقله على سبيل المجاملة .

فذلك أن أى من عبارات النص المصرى والفرنسى الخاص بالمسؤولية
عن الاشياء لا يقتضيان ما يشير ، ولو فطنا ، الى التفرقة بشأن الاستفادة
من قواعد هذه المسؤولية ، بين المسار ودونه ، الا فيسار مثل الراكب
مجاملة .

ولست اعتقد ان تفرقة مثل هذه كانت فى نية المشرع المصرى او
الفرنسى .

أما القول بأنها تفرقة ضرورية ينبغى القيام بها — على حد تعبير
الاستاذ ريبير — فهذا ما لاجد له مبررا واحدا من المنطق القانونى، ولو
جاز ذلك لصار هذا النص (الخاص بالمسؤولية عن الاشياء) لغوا، يمتنع
معه تحقق ما كان المشرع يبنى التوصل اليه من وضعه ، الامر الذى
لا يتأتى فى نظرنا ، الا مع تطبيقه دون أى تفرقة بين المضررين . كذلك فإن
ركوب شخص على سبيل المجاملة لا يفتى صفة الحارس عن الناقل .

LYON : 11-6-1964 : J. C. P. 1965-2-14377

(١)

انظر ايضا

PARIS : 23-11-1964 : J. C. P. 1965-2-14418 .

BRUXELLS : 6-7-1927 : Rev. gén. ASS. et Respons

(٢)

Civ. 1927, No. 117

الفرع الثاني

نظام التأمين الاجبارى فى القانون الفرنسى والمصرى

٢٩٩ - تقسيم :

لقد جعل المشرع الفرنسى التأمين اجباريا فى المادة الاولى من قانون ٢٧ فبراير سنة ١٩٥٨ (معدل بمرسوم ٧ يناير سنة ١٩٥٦) على كل شخص طبيعى أو معنوى يعرضه استعمال السيارة للمسئولية . انه تأمين يغطى المسئولية المدنية عن الاضرار البنيية والمسادية التى تصيب الغير من السيارات التى تخضع لهذا القانون (١) .

وفى مصر ، فقد صدر قانون التأمين الاجبارى رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بتاريخ ٢٧ ديسمبر ١٩٥٥ وبدأ العمل به من اول يناير سنة ١٩٥٦ (٢) وهو تأمين من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات أيضا .

ويلاحظ أن دراستنا لنظام التأمين الاجبارى سوف تكون بالقدر اللازم لما ينبغى الوصول اليه من اعتباره دعابة لتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . فقد ذكرت من قبل أن تحمل المؤمن للمسبب النهائى للمسئولية التى تقع على عاتق المؤمن له ، متمثلا فى مبلغ نقدى هو قيمة التعميضى المحكوم به ، انما ينبغى القول بأن تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة يعد تشدداً يتعارض مع مجاملة هذا النقل .

وعام شئوه ذلك : فان ذاك القدر اللازم — الذى يتحدد معه دارستنا لنظام التأمين الاجبارى — سوف يتمثل فى تحديد نطاق التأمين الاجبارى من مدة زوايا يتفق تحديدها مع الهدف من الدراسة . فسوف تحدد

(١) انظر ٣٥

CLAYES : « L'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents ». PARIS 1962, P.77 et S.

SIDIRE : thèse, op. Cit. 1970, P. 69

(٢) انظر : النشرة التشريعية ، ديسمبر ١٩٥٥ ، ص ٣٧١٤

اولا هذا النطاق من حيث السيارات التي تخضع له . ثم تحدد ثانيا
من حيث الأشخاص الذين يقع على عاتقهم التزام بالتأمين وكذلك من
حيث الأشخاص الذين يستفيدون من الضمان الناشئ عنه . كل ذلك
بشمل الوضع في فرنسا ومصر .

اولا - نطاق التأمين الاجباري من حيث السيارات التي تخضع له :

٣٠ - أخضع المشرع الفرنسي لقانون التأمين الاجباري كل
سيارة مزودة بمحرك تسير على الأرض ، وكذلك مقطوراتها (مادة ١ من
قانون ٢٧ فبراير ١٩٥٨ ، مادة ٣ من مرسوم ٧ يناير ١٩٥٩ (١)) .

٣٠١ - أما من الوضع في مصر ، فقد أحال قانون التأمين الاجباري
اصلا الى قانون السيارات والمرور رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ (٢) . ولكن
هذا القانون قد ألغى بصور قانون المرور الجديد رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣
في ١٤ أغسطس سنة ١٩٧٣ ، وبدأ العمل به في ٢٣ فبراير سنة ١٩٧٤ (٣) .
وبعد الاطلاع على هذا القانون الجديد ، فإن نص المواد من ٢ الى
١١ ، وكذلك نص المادة ٤٤ . تحدد لنا السيارات التي تخضع لهذا
القانون .

فقد نصت المادة ٢ على أنه « ويجوز بغير ترخيص من قسم
المرو. المختص تسيير أية مركبة في الطريق العام » .

وذكرت المادة ٣ أنه يقصد بالمركبة - في تطبيق أحكام هذا
القانون - كل ما أعد للسير على الطريق العام من آلات ومن ادوات
النقل والجر .

(١) انظر .

BESSON : chron. J. C. P. 1969. 1-1975

SIDIBE : thèse op. Cit. 1970, P. 69

انظر ايضا : سعد واصف ، شرح قانون التأمين الاجباري ، ١٩٦٢ - ١٩٦٢
س ٢٩ ، رقم ١

(٢) انظر : النشرة التشريعية ٢ ديسمبر سنة ١٩٥٥ من ٣٧٦٤

(٣) انظر : قانون المرور الجديد ولائحته التنفيذية ، مطبع وتوزيع الهيئة العامة
لشئون المطابع الاميرية .

وجندت المادة نوعين للركبات :

(أ) مركبات النقل السريع : وتشمل السيارات والجراجات والمطورات ونصف المطورات والدراجات البخارية (الموتوسيكل) والآلية وغير ذلك من الآلات المعدة للسير على الطرق العامة .

(ب) مركبات النقل البطيء : وتشمل الدراجات غير البخارية وغير الآلية والحريات التي تسير بيد الإنسان أو الحيوان .

٣٠٢ - وقد حدد المشرع مركبات النقل السريع التي ذكرها في المادة الثانية وبدا بالسيارة في المادة الرابعة . وقال ان السيارة مركبة ذات محرك آلي تسير بواسطته ، ومن انواعها ما يلي :

١ - سيارة خاصة : وهي المعدة للاستعمال الشخصي .

٢ - سيارة أجرة : وهي المعدة لنقل الركاب بأجر شامل من الرحلة .

٣ - سيارة نقل الركاب : وهي المعدة لنقل عدد من الركاب لأقل من ثمانية وأنواعها :

(أ) سيارة نقل عام للركاب (أتوبيس أو ترولي باس) ، وهي المعدة لنقل الركاب بأجر محدد عن كل راكب وتعمل بطريقة منتظمة في حدود معينة طبقا لخط سير معين .

(ب) سيارة نقل خاص للركاب (أتوبيس مدارس أو أتوبيس خاص) ، وهي المعدة لنقل الطلبة أو نقل العاملين وعائلاتهم في حدود معينة .

(ج) أتوبيس سياحة : وهو سيارة معدة للرحلات والسياحة ، ويجوز أيضا استعمالها لنقل عامل المرخص له طبقا للاحكام والشروط التي يصدر بها قرار من وزير الداخلية .

٤ - سيارة نقل مشترك : وهي المعدة لنقل الأشخاص والأشياء معا في حدود المناطق التي يحددها وزير الداخلية بقرار منه .

٥ - سيارة نقل : وهي المعدة لنقل الحيوانات أو البضائع وغيرها من الأشياء .

وتناول المشرع في المادة الخامسة الجرار باعتباره من مركبات النقل السريع وقال إن الجرار مركبة ذات محرك آلي تسير بواسطته ولا يسمح تصميمها بوضع أية حمولة عليها أو استعمالها لنقل الأشخاص ، ويقتصر استعمالها على جر المقطورات والآلات وغيرها .

وتكلم المشرع في المادة السادسة عن المقطورة ونصف المقطورة وقال : أن المقطورة مركبة بدون محرك يجرها جرار أو سيارة أو أية آلة أخرى .

ونصف المقطورة مركبة بدون محرك يرتكز جزء منها أثناء السير على القاطرة .

أما عن الباقي مما حدده المشرع من مركبات النقل السريع وهي الدراجات البخارية والآلية فقد تكلم عنها المشرع في المادة السابعة وقال : أن الدراجة البخارية مركبة ذات محرك آلي تسير به لها عجلتان أو ثلاثة ولا يكون تصميمها على شكل السيارة ومعدة لنقل الأشخاص أو الأشياء وقد يلحق بها صندوق . والدراجة الآلية دراجة معدة لنقل الأشخاص فقط ومزودة بمحرك لا يزيد الحد الأقصى لسعة أسطواناته عن خمسين سنتيمترا مكعبا .

٣٠٣ - أما من مركبات النقل البطيء التي تكلم عنها المشرع في المادة الثامنة - وفكرناها من قبل - فقد عددها في مادتين بعد ذلك .

نقد نص في المادة الثامنة على أن الدراجة مركبة ذات عجلتين أو أكثر بقوة راكبها ومعدة لنقل الأشخاص فقط . ويجوز استعمالها في نقل الأشياء على أن يلحق بها صندوق .

ونص في المادة التاسعة على أن العربة مركبة معدة لنقل الأشخاص أو الأشياء وأنواعها كالآتي :

١ - عربة ركوب حنطور : وهي تسير بقوة الحيوان ومعدة لنقل الأشخاص .

٢ - عربة نقل كلو : وهي تسير بقوة الحيوان ومعدة لنقل الأشياء .

٣ - حرية نقل موتى : وهى تسير بقوة الحيوان ومعدة لنقل الموتى .

٤ - حرية يد : وهى تسير بقوة الانسان ومعدة لنقل الاشياء .

٣٠٤ - اذا كانت النصوص السابقة تتكلم عن المركبات التى تخضع لقانون المرور ، ماننا نجد فى نص المادتين ١١ ، ٤٤ معولا لنا فى تحديد ما يخضع منها للتأمين الاجبارى .

- فقد نصت المادة ١١ - بالنسبة لمركبات النقل السريع - على انه يشترط للترخيص بتسيير المركبة ما يأتى :

١ - الوفاء بالضرائب والرسوم المقررة فى هذا القانون .

٢ - التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبة مدة الترخيص طبقا للقانون الخاص بذلك .

٣ - استيفاء المركبة لشروط الماتة والابن التى يحددها وزير الداخلية بقرار مئة ٣١١

ويتضح من النص ان التأمين من المسؤولية شرط جوهرى للحصول على رخصة بتسيير مركبات النقل السريع .

ونخلص من ذلك الى ان جميع مركبات النقل السريع التى تناولها المشرع فى المواد ٤ ، ٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨ ، ٩ تخضع للتأمين الاجبارى (١) .

٣٠٥ - أما ما يخضع من مركبات النقل البطيء للتأمين الاجبارى ، فاننا سوف نعتد بداية فى تحديده على نص المادة ٤٤ من قانون المرور الجديد الى جانب المادتين ٣٣١ ، ٣٣٢ من اللائحة التنفيذية له .

(١) انظر كذلك : نص المادة ٢٣٠ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الجديد .
فقد نصت على انه اذا ثبت النقص الذى سلامة المركبة - نتكلم عن مركبات النقل السريع - يقدم طالب الترخيص وثيقة تامين من حوادث المركبة طبقا للقانون الخاص بذلك
..

- انظر أيضا نص المادة ٢٢٧ من اللائحة التنفيذية . فقد اشترطت فى تقديم طلب تجديد الترخيص بتسيير مركبات النقل السريع ان يرفق به وثيقة ائ تامين الاجبارى من حوادث المركبات .

نصت المادة ٤٤ - بخصوص رخص تسيير مركبات النقل البطيء على أنه يشترط للترخيص بمركبات النقل البطيء ما يأتي :

١ - الوفاء بالفرائض والرسوم المقررة في هذا القانون .

٢ - التامين من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث المركبة بالنسبة لأنواع المركبات التي يحددها وزير الداخلية بقرار منه .

٣ - استيفاء المركبة شروط الصلاحية السير بما لا يؤثر على سلامة الطريق ومن المرور بها والتي يحددها وزير الداخلية لكل نوع منها ، كما حدد الشروط الواجب توافرها في حيوانات الجر .

ويتضح من النص للوهلة الاولى ، أن التامين من المسؤولية شرط جوهري للحصول على رخصة بتسيير مركبات النقل البطيء .

ولما كان الامر كذلك . فإن المعنى الواضح لهذا النص هو أن جميع مركبات النقل البطيء - التي عدها المشرع في المادتين ١٨ و ١٩ من قانون المرور - تخضع للتامين الاجباري (١) ، ولكن الحقيقة غير ذلك .

نقد نصت المادة ٣٣٢ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الجديد على ما يأتي : « يكون الترخيص بتسيير دراجات الركوب أو عربات اليد بعد التحقق من استيفائها لشروط المتانة والأمن وبعد التحقق من تدرة المرخص له على قيادة المركبة وعلى الملمه بقواعد المرور وآدابه » .

بالجمع بين هذا النص ونص المادة ٣٣٠ من اللائحة التنفيذية لانه يمكن القول بأن نص المادة ٣٣٢ قد استثنى من تخضوع للتامين الاجباري - في نطاق مركبات النقل البطيء - دراجات الركوب وعربات اليد . لانه اذا كانت المادة ٣٣٠ قد نصت على أن الرخص - رخصة تسيير مركبات النقل البطيء بصفة عامة - تصدر الى الطالاب سبع

(١) انظر المادة ٣٣٠ من اللائحة التنفيذية « تصرف الرخصة (لتسيير) الى الطالاب ... بعد التحقق من عدم وجود موانع من الترخيص وبراماة حكم المادة ٢٣٠ من هذه اللائحة » ، ويلاحظ أن المادة ٢٣٠ هذه توجب على طالاب الترخيص - لتسيير مركبات النقل السريع - تقديم وثيقة تأييد من حوادث المركبة .

اللوحات المعدنية بعد استيفاء كافة الشروط الاخرى التي يتطلبها القانون وتلك التي يلزم توافرها في المركبة مثل البيانات التي يجب كتابتها عليهما من الخارج او يجب توافرها في داخلها ، وبعد التحقق من عدم وجود مانع من الترخيص وبمراعاة حكم المادة ٣٣٢ على النحو سالف الذكر يدل على صحة الاستثناء المذكور .

٣.٦ - والخلاصة ان جميع مركبات النقل السريع ، وجميع مركبات النقل البطيء - عدا ما ذكر منها في الاستثناء المذكور سابقا - تخضع للتأمين الاجباري (١) .

(١) ويلاحظ ان قانون المورد المتى قد حدد في المادة الثانية التهربات التي تفتح للتأمين الاجباري على الوجه الآتي :

(أ) السيارة الخاصة (الملكية) وهي المدة للاستعمال الشخصي .

(ب) السيارة الاجرة (التكتي) وهي المدة لنقل الركاب بالاجر .

بجاء سيارة تحت الطلب (ريكز) وتعتبر في حكمها سيارة لنقل الموهي .

(د) سيارة نقل للركاب (توبيس) ولتوامها .

١ - سيارة نقل عام للركاب وهي لنقل شريحة ركاب على الاقل ، بغلج اجرة محددة لكل منهم .

٢ - سيارة نقل خاص للركاب وهي لنقل تلاميذ المدارس وموظفي ومسال الشركات والهيئات في حدود دائرة معينة .

(هـ) سيارة نقل وهي المدة لنقل البضائع والمهمات .

(و) الجرار وهو كل سيارة تستعمل في جر المركبات المقطورة ولا يسمح صهيها بوضع اى حولة عليها .

(ز) بوموسكل وهو المكون من مجلتي او ثلاث ولا يكون صهيها في شكل السيارة .

- انظر : سعد واصف ، شرح قانون التأمين الاجباري ، ١٩٦٢ - ١٩٦٢ ، ص ٢٧ - ٢٩ .

- ويلاحظ ان المشرع في القانون الجديد قد استعمل لفظ « مركبة » بدلا من لفظ « سيارة » . والاول اهم .

أخيرا - نطلق التامين الإجبارى من حيث الأشخاص الذين يلتزمون بالتأمين والذين يستفيدون من الضمان الناشء عنه :

٣٠٧ - (١) الأشخاص الذين يلتزمون بالتأمين :

يتبع الالتزام بالتأمين فى القانون الفرنسى ، على عاتق مالك السيارة لئذ المالك يكون هو المكتتب souscripteur غالبا . ولكن هناك حالات معينة يقوم فيها شخص آخر غير المالك بالتأمين على السيارة ؛ ويتم ذلك باعتباره نائباً عن المالك (١) .

وفى مصر ، فقد نصت المادة العاشرة من قانون المرور الجديد على ما يأتى : « يقدم طلب الترخيص من مالك المركبة أو نائبه الى قسم المرور المختص ... » (٢) .

= ونلاحظ أيضا أن المشرع فى قانون المرور الفرنسى قد استبعد من التأمين

الإجبارى :

القطارات سواء كانت تدار بالكهرباء أو بالهيم أو الترام والتrolley بس والمرو ؛ كذلك العربات التى تدار بالقدم وجسج المركبات التى يجرها الإنسان أو الحيوان ، والجرارات الزراعية لأنها تصل فى المقول دون الطرق العامة .

أما المشرع الفرنسى فقد استبعد قطارات السكك الحديدية والارام .

انظر : سعد واصل ، المرجع السابق ص ٢٨ .

انظر أيضا : SIDIBÉ : thèse, op. Cit. 1970, P. 69.

= أما من الاستعمادات فى قانون المرور الجديد : فقد أوضح المشرع فى نطاق مركبات النقل السريع - أيا كان استبعاد بعض المركبات من التأمين الإجبارى . فقد نصت المادة ٣٠ من قانون المرور الجديد على أنه « لوزير الداخلية يقرر منه أن يعفى من ترخيص التسيير أو من شروطه وإجراءاته ، بعضها أو كلها ، المركبات المصممة لتكون آلات صناعية أو زراعية أو تمهيد الطرق وصيقلها والتي لا يمكن بحسب تصميمها ونجدها استعمالها فى نقل الأشخاص أو الأشياء . وفى نطاق مركبات النقل البطيء ، استبعد المشرع كما ذكرت فى الفقرة دراجات الركوب وعربات اليد .

= ونلاحظ أن المشرع فى قانون المرور الجديد قد استبعد أيضا فى المادة ٣١ من المركبات التى تسير على الخطوط الحديدية .

SIDIBÉ : thèse, op. Cit. 1970, P. 35. (١٧)

(٢) وقد ورد نص المادة العاشرة بخصوص رخص تسيير مركبات النقل السريع ، إلا أن المادة ٢٧ من قانون المرور الجديد قللت تطبيق هذا النص بالنسبة لمركبات النقل البطيء التى تخضع للتأمين الإجبارى .

٢٠٨ - (٢) الأشخاص الذين يستفيدون من الضمان :

بالنسبة لمن يستفيد من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري في فرنسا ، فإنه يتضح من نص المادة الخامسة من مرسوم ٧ يناير سنة ١٩٥٩ . أن التأمين يغطي الأضرار التي تصيب أى شخص آخر غير المؤمن له . بالمستفيد من الضمان هو الغير ويشمل الركاب : *transportés* وغيرهم *non transportés* (١)

ولا يهتما سوى الطائفة الأولى - فمن المسلم به في فرنسا . أن الضمان يغطي الأشخاص المنتقلون مجانا أو بم عوض . فلذا ، ما وقع حادث أصيب فيه راكب بالجلج فإنه لا شك في استفادته من التأمين (٢) .

أما إذا كان المصاب في الحادث راكبا بم عوض حيث يوجد عقد نقل فإن المؤمن يضمن مسئولية المؤمن له ، ما لم يستبعد ذلك بشرط صريح في الوثيقة (مادة ٢/١ من مرسوم ١٩٥٩) .

أما عن المستفيد من الضمان في القاتون المصري ، فإنه توجد بالنسبة له الآن مشكلة نعرضها فيما يلي :

فقد نصت المادة السادسة من قانون المرور المسمى رقم ٤٤٩٠ لسنة ١٩٥٥ على أن التأمين يكون في السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص لصالح الغير دون الركاب ، أما بالنسبة لباقي أنواع السيارات فيكون لصالح الغير والركاب .

وقد ثارت المشكلة بالفائس بقانون المرور الجديد رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ . فقد صدر هذا القانون الجديد وبدأ العمل به دون أن يتضمن النص السابق أو أى عبارة تفيد في تحديد المستفيد من الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري (٣) .

SIDIBE : thèse, op. Cit. 1970, P. 91.

(١)

SIDIBE : op. Cit. P. 94.

(٢)

(٣) هذا الوضع يثير مسألة الالتفاد بطريق الانعكاس على حد تعبير أساتذتنا المحكمين أحمد سلامة .

انظر : أحمد سلامة ، المحفل لدراسة القانون ، الكتاب الأول ، نظرية العامة للعقوبات (١٩٧٤) ، رقم ١٢١ ص ٢٧٨ وما بعدها .

ذلك أن ما جاء به قانون المرور الجديد بخصوص التأمين الإجباري قد ورد متعلقا بالشروط لتقديم وثيقة تأمين من الحوادث كشرط جوهرى — الى جانب شروط أخرى تكلمنا عنها من قبل — للحصول على رخصة تسيير المركبات .

وعلى الرغم من ذلك فإننا نستطيع تجاوزا هذه المشكلة — جزئيا على الأقل — بالاستناد الى الشروط العامة الملحقة بقرار وزير المالية والاقتصاد رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ بتنفيذ حكم المادة الثانية من قانون التأمين الإجباري (١) .

أما وقد ذكرت أننا نستطيع تجاوزا المشكلة — جزئيا — بالاستناد الى الشروط الملحقة بقرار وزير المالية سالف الذكر ، فإن ملاحظتين يتعين علينا إبداءهما :

٣٠٩ — الملاحظة الأولى :

أن ما ورد في الشروط الملحقة بقرار وزير المالية الصادر تنفيذا للمادة الثانية من قانون التأمين الإجباري ، لا يخلط في الواقع — بخصوص تحديد المستفيد من الضمان — عن نص المادة السادسة من قانون المرور الملغى . فقد قررت هذه الشروط — مثل نص هذه المادة — استثناء الركاب في السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص من الاستفادة من الضمان الناشئ

(١) وجاء في هذه الشروط أن المؤمن يلتزم بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة من الوفاة أو إصابة أصيلة بفترة تطلق أى شخص وجاء عليها أيضا أن هذا الالتزام يبرى لصالح الغير من حوادث السيارات أيا كان نوعها لصالح الركاب أيضا من حوادث السيارات الآتية :

(أ) سيارات الأجرة ، وحقق الطلبة ، ونقل المؤتى .

(ب) سيارات النقل العام للركاب والمركبات المخطورة الملحقة بها .

(ج) سيارات النقل الخاص للركاب المخصصة للنقل طلاب المدارس أو نقل وظيفى ومجال الشركات والمؤسسات والمصانع .

(د) سيارات الاسعاف والمستشفيات .

(هـ) سيارات النقل ، فيما يخص بالراكبين : المسوح وركوبها طبقا للمقرر ٨ من المادة ١٦ من قانون رقم ٤٤٩ سنة ١٩٥٥ ، بما لم يشملها التأمين الخاص عليه في القوانين رقم ٨٦ لسنة ١٩٤٢ ، ٨٩ لسنة ١٩٥٠ ، ١١٧ لسنة ١٩٥٠ .

— انظر قرار وزير المالية والاقتصاد رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ ، النشرة الشهرية ديسمبر ١٩٥٥ ص ٣٩٤٤ .

من التامين الإجبارى ، والمصرح الاستعانة على الغير فيها ، الى جانب الغير والركاب بالنسبة لباقي انواع الميارات .

ويتضح من الشروط الملحة بقرار وزير المالية المشار اليه (وكذلك من النص الملغى) انه لا تفرقة بشأن الاستفادة من الضمان الناشئ عن التأمين الإجبارى بين النقل المجانى والنقل بعوض .

وعلى الرغم من ذلك ، فانه قرر استبعاد طائفة من الركاب بالمجان من الاستفادة بالضمان . فاذا كان الراكب بالمجان من الغير لعدم وجود عقد بينه وبين الناقل — مما يحتم القول باستفادته من الضمان — فبأن الشروط المذكورة قد استبعدته من الضمان باعتباره راكبا .

الا اننا نورد عدة تحفظات على ما تضمنته تلك الشروط العامة الملحة بقرار وزير المالية :

١ — يفهم من هذه الشروط انها قد اعطت لفكرة « الغير » مفهوما ماديا غير قانونى . لانها بقولها باستفادة ما اسمه بالغير دون الراكب ، فان معنى ذلك ان فكرة الغير تتحدد بالمقابلة مع الراكب حسب مقصود مادى ويكون المراد بالغير كل شخص آخر غير الراكب اى كل شخص لا تربطه بالسيارة صلة مادية .

٢ — ان هذه الشروط قد اتلفت تفرقة لا تستند الى اى مبرر ، فقد تفرقت — بشأن الاستفادة من الضمان — بين راكب السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص وبين الراكب فى السيارات الاخرى التى تخضع للتأمين الإجبارى ، وهذا امر غير مقبول .

لانه اذا كان النقل المجانى يرتبط بخصوصية فهم خصوصية فى الاستعمال دون التملك . وعلى ذلك ، فمن المتصور وجود راكب بالمجان فى طائفة السيارات التى اجازت الشروط استفادة الراكب فيها من الضمان ، اذ ليس هناك ما يمنع من استخدام سائق الاجرة لها استخدامها خاصا . ولما كان الامر كذلك فانه من الواضح امكان استفادة الراكب بالمجان من الضمان فى حالات معينة دون حالات اخرى . تفرقة لا مبرر لها .

كذلك ، ولما كان ركوب السيارة الخاصة او الموتوسيكل الخاص يتم عادة دون مقابل ، فان التفرقة التى جاءت بها الشروط تحيل على الاعتقاد بأن تفرقة اخرى — بشأن الاستفادة من الضمان — بين النقل بعوض والنقل المجانى كتقت فى الاذهان .

وعلى أية حال ، فانه يمكن القول الآن بأن الراكب بالمجان فى مصر يستفيد من الضمان الناشئ عن التأمين الإجبارى فى حالات معينة .

٣١٠ - الملاحظة الثانية :

ان المشرع المصرى - فى تحديده للسيارات التى تخضع لقانون المرور الجديد قد استبدل بكلمة « سيارة » الواردة فى القانون المسمى كناية اخرى هى كلمة « مركبة » .

وترتب على ذلك ان دخلت طائفة جديدة من المركبات ومنها عربات « الحظور » .

وما نريد الاصلاح اليه ان هذه العربات تخضع - حسبما يقتضى به قانون المرور الجديد - للتأمين الاجبارى . اذ انه اشترط تقديم وثيقة تأمين من حوادث هذه المركبة عند التقدم للحصول على ترخيص بملكيها .

ومن هنا باتنا نساأل عن الاستفادة من الضمان بالنسبة لها :

هل يستفيد منه الراكب والغير كما ورد فى الشروط العامة للمحطة بقرار وزير المالية الذى تكللنا عنه من قبل ؟

هل يستفيد منه الغير - وفق مفهوم الشروط - دون الراكب ؟

فى ضوء انتقاداتنا لما تضمنته تلك الشروط من قبل قاتنا نستطيع القول باستعادة الراكب وغيره .

٣١١ - والسؤال الآن هو : كيف يكون التأمين الاجبارى عاملاً يضمن اخذه فى الاعتبار مبرراً جوهرياً لتطبيق المسؤولية عن الاثام فى النقل مجاملة ؟

كثرت من قبل ان اتجاها ذهب الى القول بان تطبيق المسؤولية عن الاثام فى النقل مجاملة انما هو امر يتسم بالتشدد ويعد القاء لنوع من المساواة الجسمية على عاتق الناقل . اذ ان تطبيقها فيه لا يتفق - فى نظر هذا الاتجاه - مع العدالة التى ينبغى مراعاتها عند تفسير مسؤولية من ادى خدمة على سبيل المجاملة .

الا ان ادعاء مثل هذا لا ينطلى فى ظل نظام اجبارى للتأمين جليبه ان العيب النهائى من الحادث متمثلاً فى قيمة مالية تتخذ صورة التمويض يقع على عاتق شركة التأمين . اذ ان حارس السيارة قد اكتب جبراً وبتوة القانون تأميناً مما يحتل ان ينشأ من مسؤولية يسكن ردها الى السيارة التى فى حراسه ، ولاشك ان ذلك يضمن حماية كافية للمفرور .

ومما يؤكد وجهة نظرنا هذه « أن فكرة التأمين باعتبارها دالماً للقول بتطبيق المسؤولية عن الإثنية في النقل مجاملة ، قيل بها في فرنسا قبل أن يرى التأمين الإجباري — بصورته الحالية هناك — النور بحوالى ستة وثلاثون عاماً . إذ استند هذا الرأي الى « أن حوادث السيارات تسد أصبحت كثيرة الوقوع وأن شركات التأمين الفرنسية قد وضعت — في ذلك الوقت — وثيقة جديدة يطلق عليها »

« أي تأمين كل المخاطر » ويغطي ضمانها الاضرار الجسمانية والمادية التي تصيب الغير ، ويشمل الراكب بالمجنان (١) .

(٢٨) محكمة القضاء الإداري ٤ يناير سنة ١٩٥٥ مجموعة المبادئ

~~~~~

الا أن ذلك مردود من جانبنا بأنه يتعين على القاضي أن يأخذ في الاعتبار مجاملة النقل وهنا يتحقق التوازن بين حماية الضرور يضمن حصوله على تعويض وبين مراعاة العدالة في جانب الناقل ، وبهذا يكن من أمر ماوجه من نقد الى فكرة التأمين الإجباري فيها نحن بسنده ، فإنه مردود أيضاً بأن « من شأنه أن يؤدي باعتبار الناقل مؤمناً الى استفادة مؤمنه من مجاملته » .

٣١٣ — وفغلا عن ذلك فإنه كان نصيب هذه الانتقادات من أهمية تؤدي الى تعويق ما نريد التوصل اليه استفاداً الى التأمين الإجباري ، فإن نتائجاً جوهرية لا يمكن انكارها تترتب عليه في خصوص المسؤولية المدنية ونوجزها فيما يلي :

BLAISOT . " commentaire Juridique et pratique du (١٧)  
code de la route, 1922, P. 100.

RUTSEART : op. Cit. P. 254 (٢١)

RORÉ : note, J. C. P. 1968 : 2-15487, No. Betc. (٢٢)

وانتقل في المستعدين من الضمان في فرنسا

COCRAL et RIEDMATTEN : op. Cit. P. 201 et s.

في مصر : محمد وأحمد ، المرجع السابق ، ص ٢٩ وما بعدها .

(١) أن التامين الإجبارى قد أدى الى تلب وظيفة المسؤولية المختصة لما ترتب عليه من نقل للعيب الى عائق المؤمن ، اذا أن ما صدر من ادانة مخفية ضد الناقل يتم تنفيذه مباشرة في مواجهة المؤمن (١) .

(٢) ان ضمان سلامة الأشخاص يجد سنده المطلق في التامين الإجبارى من المسؤولية (٢) .

(٣) اذا كان مراعاة اعتبار العدالة في جانب الناقل هو حجر الزاوية في معنى الرأى الفائل بعدم تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة ، فاقفا من الناحية الأخرى ، وعلى نفس الأساس ، نرى عكس ذلك . فليس من العدالة في شيء ، وقد صرت النتيجة المالية للحادث على المؤمن ، أن نحرّم المضرورة من الاستفادة من هذه المسؤولية ، خاصة اذا استحال عليه اثبات خطأ الناقل لعدم وجود الشهود مثلا .

ان العدالة لم تعد تصلح مبررا لحرمان مثل هذا وانما هي مبرور لعكس ذلك في حالة التامين الإجبارى . إذ أن التضام بحرمان الركاب مجاملة من المسؤولية عن الاشياء فانه يكون قد وضع قاعدة من الصعوبة تبريرها ؟ ويكون قد ضيق -- حيث لم يدر بفقد الطرفين -- من نطاق

---

TUNC : chron. Rev. fr. Civ. 1963, P. 348, No. 25. (١)

انظر فيه من الخى ؟

RODIÈRE : dr. des transports, 1962, t. 3, fasc. 2,  
P. 163, No. 1566.

ويؤلف أن المصانح مجاملة المسافر في الحادث كما يجد لضحاياها مسانين مما يضمن مسئولته على تحويله .

بل ذهب البعض الى أكثر من ذلك تولا بإحلال التامين الإجبارى محل المسؤولية .  
أبو زيد رفسوان -- تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوى الدولي للأشخاص ونظم التامين عليها . مجلة الطوم القانونية والاقتصادية -- يناير ١٩٧٤ ، ص ٤٥ وما بعدها .

CRÉMIEUX : "la réparation des dommages corporels (٢)  
responsabilité et garantie". thèse, Aix-MARSEILLE.  
1971 P. 44, No. 48.

تطبيق هذه المسؤولية « (١) . وينفص المعنى فان صوت القلب بنسبى  
مصلحة الراكب (٢) .

“ Voix de cour plaide en faveur du transport ”

وازاء كل ذلك ، فان محكمة النقض الفرنسية لم تجد املها ملاذ  
سوى تطبيق هذه المسؤولية في النقل مجاملة .

١٣٤ - قد يقال في اعتراض - بالنسبة للوضع في مصر - ان  
التأمين الاجبارى لا يصلح مبررا للقول بتطبيق المسؤولية عن الاشياء في  
النقل مجاملة .

وتفصيل الامر ، ان الشروط الملحة المقررة بقرار وزير المالية  
الصادر تنفيذاً للقيادة الثانية من قانون التأمين الاجبارى ، قد استبعدت  
بعض الأشخاص من الاستفادة من الضمان (٣) .

ولكن ذلك غير مقبول . وينسحب عليه ما قلناه بالنسبة لاستبعادات  
مماثلة في القانون الفرنسى .

وبالاضافة الى ذلك ، قد يعترض ايضا بان الشروط المذكورة قد  
استثنت من الضمان ركاب السيارة الخاصة والموتوسىكل الخاص وهم  
ركاب بالجمان غالبا ، وعليه فان فكرة التأمين الاجبارى مسوف تكون  
مجردة من الفاعلية باعتبارها مبررا لتطبيق المسؤولية عن الاشياء في  
النقل مجاملة . وتقدرى ، ان اعتراضا مثل هذا وان كان امرا . ينطبق  
حقا لانه يتفق مع ما تضمنته الشروط المشار اليها ، فان ما يتناقض مع

---

VASSAS : chron, Gaz. Pal. 1963-2-38, notamment P. 38 (١)

M L'avocat générale SCHMELCK. conclusions sous (٣)

cas Nix. 20-12-1968. D. 1969, p. 37 notamment

p. 39, No. 1 (C.)

(٣) لقد ورد في هذه الشروط ان التأمين لا يغطى المسؤولية المدنية الناشئة عن  
الوفاة او اية اصابة بدنية تلحق أى شخص وجاه فيها ايضا ان هذا الالتزام يسرى  
من غير ركبها لما كتبت السيارة او كانوا من ركب السيارات الواردة في الفقرة (١) .

والسيارات الواردة في الفقرة (١) في هذه الشروط هي سيارات الاجرة وتحت  
الطلب ونقل الموتى . والواضح ان هؤلاء لا يستفيدوا من الضمان اذا كانوا ركباً في غير  
سيارات الاجرة وتحت الطلب ونقل الموتى . فالذا كانوا ركباً في سيارة خاصة بالجمان  
فلا يشملهم الاستبعاد ويستفيدون من الضمان . وهذا رد آخر على الاعتراض .

المنطلق تفرقة لا مبرر لها تفنيدها هذه الشروط بين ركاب السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص دون ركاب باقى أنواع السيارات . وقد انتقدناها من قبل .

٣١٥ - ولم يكن من المستغرب إذن أن تجيء بعض أحكام القضاء البلجيكي بما نود الفوصل اليه من اعتبار التأمين مبررا جوهريا لتطبيق المسؤولية من الأشياء في النقل مجاملة . فقد اتجهت محكمة استئناف بروكسل في حكم بتاريخ ١١ فيسبر سنة ١٩٢٦ الى القول - استنادا الى فكرة التأمين ولم يكن قد صار اجباريا بعد - بتطبيق المادة ١٣٨٤ الخاصة بالمسؤولية من الأشياء في النقل مجاملة (١) .

وجاء في قضائها أن الناقل مجاملة يكون مسؤولا عما أصاب الراكب معه كذلك ، على أساس المادة ١٣٨٤ مدنى الخاصة بالمسؤولية من الأشياء ، ذلك لثبوت عيب في السيارة ويتبطل في تحطم عجلة القيادة . ولا يستطيع هذا الناقل التخلص من المسؤولية الكاملة عن الحادث الا باثبات أن الراكب قد أخطأ النقل -- جزئيا على الأقل -- من المسؤولية من فعل الشيء الموجود في حراسته .

ولكن لا يمكن أن لا يوجد - على حد قول المحكمة - اتفاق صريح بهذا الإبقاء ، قائمها لجأت الى القول بوجود اتفاق ضمنى بين الناقل والراكب ، يتنازل بمقتضاه الأخير عن التمسك بالمادة ١٣٨٤ مدنى .

ولكن المحكمة اتجهت بعد ذلك الى القول - وهذه هى النتيجة التى نهضنا - أنه إذا كان الناقل قد أكتسب تأمينا من المسؤولية المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤ ، فإن الراكب له الحق في الرجوع عليه بموجب هذا النص ، ولكن في حدود مبلغ التأمين . وكان سندها في ذلك - على حد ما جاء في الحكم - أن العدالة تقتضى القول بأن الراكب لم يلق على مائق الناقل مسؤولية المادة ١٣٨٤ الا في الحدود التى يقوم فيها المؤمن بتغطية الناقل .

ولقد أكتت المحكمة نفسها هذا الاتجاه بعد ذلك أيضا . فقد قضى ، بأنه في حالة النقل المجانى ، فإنه يتعين - وفق مقتضيات العدالة - أن

تعترف أن اتفاقاً قد أبرم بين الناقل والراكب يعتمد بمقتضاه الأول ضمناً وفي حدود مبلغ التأمين بضمان المسؤولية التقصيرية الناتجة من المسادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٤ مدني (١) .

### ٣١٦ - خلاصة :

بعد كل ما تقدم ، فإننا نستطيع القول بأن تطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل مجاملة ، هو جالٍ صحيح لتطبيق هذه المسؤولية . فإذا ما أصيب الراكب من جراء حادث وقع له فإننا نكون بصدد شخص من الضحايا أصابه ضرر من سوء وعلى الراكب الضرر أن يثبت تدخل السيارة التي يستغلها تدخلًا إيجابيًا في أحداث الضرر .

كذلك لا محل للاعتراض بأن في ذلك تشديد على المجل . والواقع أن ذلك مبرر لأن الناقل لن يتحمل العبء النهائي للمسؤولية المدنية متبلاً في التعويض المالي ، وذلك في ظل نظام إجباري للتأمين .

ونذكر في هذا المقام ، بملاحظة أوردها في تهديد هذا المطلب وتعلق ماكان تطبيق المسؤولية عن فعل الحيوان المنصوص عليها في المادة ١٧٦ مدني مصري ( ١٣٨٥ مدني فرنسي ) في النقل مجاملة .

فإذا كان المصاب راكباً على سبيل المجاملة في عربة يجرها حيوان ( جواد مثلاً ) وهو أمر منتشر عملاً فإن الراكب المصاب يستطيع الاستفادة من قواعد المسؤولية عن فعل الحيوان (٢) .

كذلك قد يتصور أن يكون المصاب راكباً على ظهر ذئبة بالجان دون أي مقابل ، ولاشك أنه يستطيع الاستفادة بنفسه بقواعد المسؤولية تلك .

Cour d'app. DE BRUXELLES : 29-6-1928 Rev. gén. 171  
ASS. et Respons. Civ. 1929, No. 350

(١) انظر تعد هذا الرأي :

RENARD — PAYEN . "responsabilité du fait des animaux"  
J. CL. Respons. Civ. 1970, fasc. vd. No. 62.



## المطلب الثاني

### تطبيق القضاء الفرنسي للمسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة

#### ٣١٧ - تمهيد وتقسيم

قدما ببرأنا لتطبيق المسئولية عن الاشياء والمسئولية عن فصل  
الحيولن في النقل مجاملة .

وفي الحق : فانه اذا كانت محكمة النقض الفرنسية كانت قد اتجهت  
سنة ١٩٢٨ - وقد جتبتها الدليل من القانون - الى عدم تطبيق المسئولية  
عن الاشياء في النقل مجاملة ، فان المتبع لاحكام القضاء الفرنسي يجد  
ان هناك احكاما على صعيد قضاء الاستئناف كانت تكتفى الى جانب تطبيق  
تواعد هذه المسئولية في النقل مجاملة . بل وكثير من ذلك فان في احكام  
النقض الفرنسية ذاتها ما نستطيع ان نستخلص منه انها تقست بتطبيق  
تواعد المسئولية تلك قبل التاريخ ايضا .

صحيح ان محكمة النقض الفرنسية قد اتجهت بعد سنة ١٩٢٨ الى  
تقديم مساعدتها للراكب المضرور بتسهيل مهمة في اثبات خطأ الناقل  
مجاملة ، وكان تولها سنة ١٩٦٢ باستخلاص خطأ هذا الناقل من ظروف  
الصادث وقصد السيطرة الذي اعتبره خطأ في حد ذاته . وهو ما استنباه  
- في القسم الاول من الرسالة - بنظم الخطأ الواقعي الذي راينا فيه  
تريئة على خطأ الناقل .

وبمع ذلك ، فانه على الرغم من الانتقادات التي توجهت الى هذا  
النظام ، فانه كان العامل الجوهرى الذي ادى الى تطوير العقليية  
القضائية في فرنسا نحو تحقيق حماية افضل للراكب مجاملة بتطبيق  
إمسئولية عن الاشياء .

حقا : لقد فعل قضاء الاستئناف وأبقه النقض بأحكام ثلاثة للدائرة  
المشتركة بها في ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٦٨ .

وترتيا على ما تقدم : فاننا سوف نقسم دراستنا في هذا المطلب  
الى فرعين :

الفرع الاول : موقف القضاء الفرنسي قبل سنة ١٩٢٨ .

الفرع الثاني : تطور القضاء الفرنسي بعد سنة ١٩٢٨ .

## القصر الاول

موقف القضاء الفرنسي قبل سنة ١٩٢٨

٣١٨ - تمهيد وتقسيم :

نعرف ان القضاء الفرنسي قد درج في إحدى المراحل على التفرقة — بشأن تطبيق المسؤولية عن الأشياء — بين فعل الإنسان وتعمل الشيء وفي حوادث السيارات ، لم يكن يطبق قواعد هذه المسؤولية إلا إذا كان الحادث قد وقع من السيارة ذاتها دون تدخل الإنسان . وأول ما يلاحظ ان هذا القضاء لم يكن يميز — بشأن تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء — شريطة التفرقة السابقة — بين الحوادث التي تقع للسيار وتلك التي تقع للراكب بالمجان . والدليل على ذلك ان بعض أحكام الاستئناف قد اتجهت — وتكررت ذلك في الفصل الأول من هذا القسم الثاني — الى عدم تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة ، ليس على أساس ان النقل قد تم كذلك أو لاى اعتبار آخر ، وإنما على أساس التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء ، وقالت بعدم تطبيقها لأنه لم يثبت ان الحادث يرجع الى فعل الشيء .

وإذا كان يمكن القول الآن انه كان هناك ارتباط بين استبعاد بعض أحكام الاستئناف للنقل مجاملة من المسؤولية عن الأشياء وبين ما كان قد درج عليه القضاء الفرنسي من تفرقة — بشأن تطبيق هذه المسؤولية — بين فعل الإنسان وفعل الشيء ، فإننا نستطيع القول بان هناك بعض أحكام استئناف ربطت بين هذه التفرقة وتطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة ، وقالت بتطبيقها إذا ثبت ان الحادث يرجع الى عيب في الشيء . ليس هذا فقط ، بل ان إحدى محكم الاستئناف ذهبت الى تطبيق قواعد المسؤولية تلك على أساس معيار الشيء الخطر .

وبالإضافة الى ما تقدم فإننا نجد أحكاماً للتقاضي الفرنسية قبل سنة ١٩٢٨ ذهبت فيها الى تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة .

وفي ضوء التمهيد السابق ، فإن دراستنا لموقف القضاء الفرنسي وتطبيق المسؤولية عن الأشياء قبل سنة ١٩٢٨ سوف تتناول المسائل الآتية :

نحاول أولاً كيف ان بعض محكم الاستئناف في فرنسا قد ذهبت الى

تطبيق المسؤولية عن الإثنياء في النقل مجاملة ، إذا كان الحادث الذي أصيب منه الراكب يرجع إلى عيب في الشيء .

ونتناول ثانيا اتجاه إحدى محاكم الاستئناف هناك إلى تطبيق هذه المسؤولية في ذلك النطاق على أساس معيار الشيء الخطر .

ونتناول ثالثا اتجاه محكمة النقض الفرنسية إلى القول بتطبيق قواعد المسؤولية المشار إليها في النطاق المذكور .

#### أولا - فعل الشيء شرط تطبيق المسؤولية عن الإثنياء في النقل مجاملة :

٢١٩ - ليس ثمة شك في أن كثيرا من أحكام قضاء الموضوع في فرنسا قد استقر على تطبيق المسؤولية عن الإثنياء في النقل مجاملة .

وتقدرى ، أن ذلك يرجع إلى ارتباط بين تطور المسؤولية عن الإثنياء بصفة عامة في فرنسا وبين تطبيقها في حوادث السيارات التي تقع للشار وما لحقه من تطور مر بضرورة إثبات عيب في الشيء والفرقة بين تمسك الإنسان وفعل الشيء .

#### ٢٢٠ - فعلى أساس فكرة العيب في الشيء :

قضت محكمة استئناف ليون بتطبيق المادة ١٢٨٤/١ مدني فرنسي ( ١٧٨ مدني مصري ) وترتت على أساسها مسؤولية مالك السيارة في مواجهة الراكب مجاملة معه في سيارته ، عن الحادث الذي نتج من كسر مجلة القيادة (١) .

ونذكر من حيثيات الحكم ما يؤكد ذلك :

» ... حيث أن RATEAU ( الناقل ) يسأل على أساس المسادة ١٢٨٤ مدني ، وأنه مالك السيارة التي أخذ بها BIAHCHI ( الراكب ) مكانا على سبيل المجاملة : ولم تذهب عنها حراسته ، وأن هذه المادة تنشره oreo على ملحق مالك الشيء ترقية خطأ عامة ومطلقة generale et absolue ، وأن الترقية لا تسقط إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الغير ، فإنه لا محل لإضافة ترقية إلى القانون لا تتضمنها نصوصه أو للقول بعدم المسؤولية في الحالة التي يسمح فيها للمالك للغير باستعمال سيارته على سبيل المجاملة دون أن يتخلى عن الحراسة ، وأن هذا الحل

الذى يفرضه القانون لا يتناقى مع العدالة ، أذ لا يمكن أن يقوم مالك السيارة بنقل صديق له في سيارته على سبيل المجاملة كي يعطى من المسؤولية .

والمنى الواضح لهذا الحكم هو تطبيق المسؤولية عن الأشياء بالنسبة لمسيرين من حوادث في نقل الأشخاص مجاملة .

أما وقد كان ذلك حاصل هذا القضاء ، فإن ما يعنينا هنا هو تحديد الأساس الذى استند عليها قضا كى به . هذه الأساس نستطيع أن نوجزها على النحو التالى :

( أ ) أن نص المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى يتضمن ترفية خطأ عملة ومطلقة . وعليه فإن القول بعدم تطبيقها في النقل مجاملة هو أمر يتناقى مع النص الذى لم يتضمن أى تفرقة بشأن تطبيقه .

(ب) أن قيام الناقل — والغرض أنه الحارس — بنقل شخص على سبيل المجاملة لا يفتى عنه صفة الحراسة ، ويظل مسئولا على هذا الأساس ما لم يثبت القوة القاهرة أو الحادث المفاجيء .

(ج) أن القول بعدم تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة ، معناه أن صفة المجاملة هذه تملئ الحارس من مسئوليته وهذا يتعارض مع النص .

وقد أكدت استئناف باريس هذا الاتجاه حين قضت — على أساس المادة ١٣٨٤ مدنى فرنسى — بمسئولية مالك السيارة من الحادث الذى نتج من تحطم مجلة القيادة وترتب عليه إصابة الراكب مجاملة (١) .

وبموجب هذا الحكم أفت حكم محكمة MELUN المدنية لأول درجة الذى قرر عدم مسؤولية الناقل مجاملة مما أصاب الراكب نظرا لعدم ثبوت خطئه .

وجاء في هيئات حكم الاستئناف :

« حيث أن السيدة GOUILLIER أخذت مكانا على سبيل المجاملة في سيارة PARISOT (النقل) وأصيب في حادث على اثر اصطدام السيارة بشجرة نتيجة لتحطم مجلة القيادة » .

« وحيث أن السيارة في حراسة ( الناقل ) الذي يقودها ، وأنه تقع على عاتقه بمقتضى أحكام المادة ١٣٨٤ مجنى قرينة خطأ لا تسقط الا بطلبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجيء أو خطأ من المشرور تسبب بمفرده في وقوع الحادث ، فإن ( الناقل ) يكون مسئولا لانه لم يثبت الحادث المفاجيء الذي ادعى أن الحادث يرجع إليه » .

وحاصل ما تقدم يقتضينا القول أن القضاء الفرنسي قد درج في مرحلة على تطبيق المسؤولية من الاشياء في النقل مجاملة لان الحادث يرجع الى عيب في السيارة (١) .

٣٢٢ — واخيرا ، فاننا نؤكد ما سبق بحكم آخر لاستئناف باريس في ٩ مايو سنة ١٩٢٥ ، فمضى بأن « الحادث الذي يرجع الى انفجار اطارات السيارة يرتب مسئولية حارسها وفق أحكام المادة ١/١٣٨٤ مدني ، وأن هذه المسئولية تقوم في مواجهة الأشخاص المنقولين بالجملة » .

واضافت المحكمة : « أن الشخص الذي يقبل الركوب في سيارة لا يجهل المخاطر التي تنطوي عليها هذه الوسيلة من وسائل النقل ، ومن المناسب — على حد قول المحكمة — أن تأخذ في الاعتبار قبول المسافر للمخاطر اذا كان هذا المسافر قد أصيب في حادث سببته السيارة ذاتها ، وذلك عند تقدير التعويض » (٢) .

ومن نصي هذا القضاء ، فإن نتائجنا نستخلصها منه نوجزها بما يلي :  
(١) ان المحكمة قد اجازت للراكب مجاملة الاحتجاج ضد الحارس بقواعد المسئولية عن الاشياء .

( ١ ) وفي نفس الاتجاه كان قضاء استئناف اكس :

AIX : 4-1-1923 : Rec. Pér ASS. 1923, P. 298.

لزمه المحكمة الى تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة .  
انتظر ايضا :

Cour d'app. DE LYON : 14-10-1922 : Rec. Pér.

ASS. 1923, P. 23 24-3-1923 :

Rec. Pér. ASS. 1923, p. 299 27-3-1944 :

Rec. Pér. ASS. 1924, P. 277

PARIS : 9-5-1925.

173

مشار اليه من قبل .

(ب) أن قضاء المحكة واضح في خصوص استناده إلى فكرة « فعل الشيء » كشرط — درج عليه القضاء في ذلك الحين — لتطبيق المسؤولية عن الأشياء .

(ج) أن المحكة أوجبت ضرورة أخذ قبول الراكب للمخاطر في الاعتبار عند تقدير التعويض .

### ثانياً — الشيء الخاطر وتطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة :

٢٢٣ — على أساس فكرة الشيء الخطر ، ورغم الفرق بين فعل الإنسان وفعل الشيء ، كان قضاء محكمة استئناف شامبري في ٢٦ أكتوبر سنة ١٩٢٦ بتطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة (١) .

ونورد من حيثيات الحكم ما هو كليل بإبراز أسس تفاتها :

« حيث أن محكمة الدرجة الأولى قالت — بحق — بتطبيق المادة ١٣٨٤ : « إن القرينة التي تتضمنها ضد حارس الشيء غير الحي الذي أحدث ضرراً للغير ، تنطبق في حوادث السيارات » ولا اعتراض على ذلك بأن الحادث يرجع إلى فعل الإنسان لا إلى فعل الشيء ، لأن شيئاً غير حي خاص إذا كان آلة تتطوى على خطورة خاصة ، يمكن أن يسبب في وقوع حادث دون خطأ ممن يتولون القيادة » .

وجاءت أحكام القضاء البلجيكي إلى جانب تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة على أساس فكرة العيب في الشيء . فقد قضت محكمة استئناف بروكسل في ١١ يوليو سنة ١٩٢٧ بمسئولية الناقل مجاملة عما أصاب الراكب من جراء حادث وقع له أثناء نقله نتيجة وجود عيب في السيارة كان مائلاً في كسر مجلة القيادة . واستندت في ذلك إلى أن التزاماً قانونياً يقع على عاتق الحارس بمنع الشيء من الإضرار بالغير (٢) .

---

Cour d'app. DE CHAMBERY : 26-10-1926 : Gaz. (١)  
Pel. 1927-1-171

BRUXELLES : 14-7-1927 : Rev. gén. ASS. Respons, (٢)  
Civ 1927, No. 148

## ٢٢٤ - ثالثاً - تطبيق النقص الفرنسي للمسئولية عن الاشياء :

عرفنا ان مجلس الدولة الفرنسى قد ذهب فى سنة ١٩٢٦ الى القول بضرورة اثبات الخطأ التقصى للناقل مجاملة حسب المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى ، وذلك حتى تترتب مسئوليته .

وإذا كانت محكمة النقص الفرنسية قد اتبعت قضاء المجلس فى سنة ١٩٢٨ ، فان فى قضائها فى الفترة السابقة مباشرة على هذا الاتباع ( ١٩٢٦ - ١٩٢٨ ) ما يدفعنا الى القول بأنها كانت الى جانب تطبيق المسئولية عن الاشياء ( مادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ) فى النقل مجاملة .

ولما كان الأمر كذلك ، فانه يحتم علينا الآن ابراز موقف النقص الفرنسية قبل اتباع مجلس الدولة بعد ان مرضنا فى الباب الاول من هذا القسم موقف المجلس واتباعها له .

وفى سبيل ذلك فاتنا سوف نتناول حكما لدائرتها المدنية نستخلص منه تولها بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

## حكم الدائرة المدنية بمحكمة النقص الفرنسية فى ٢٦ اكتوبر سنة ١٩٢٧ :

٢٢٥ - لقد قررت - بموجب هذا الحكم - إلغاء حكم استئناف ROUEN (١) الذى كان قد رفض تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى بالنسبة لحادث وقع لراكب اثناء نقله مجاملة .

وقالت الدائرة « ان قرينة الخطأ المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى ضد حارس الشيء الذى احدث الضرر للغير ، لا تسقط الا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو السبب الأجنبى الذى لابد له عليه ولا يكفى قيامه ( الحارس ) باثبات انه لم يرتكب أى خطأ أو أن سبب الضرر لما يزل مجهولاً » .

(١) CASS, Civ. 26-10-1927 : J. ASS. 1928, P. 26.

وكانت محكمة الاستئناف قد رفضت برفض دعوى القاصوص الى أغلبها الراكب مجاملة على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى لحكم ثبوت خطأ الناقل ، وعلى أساس المادة ١ / ١٣٨٤ مدنى فرنسى لان قرينة الخطأ التى يقتضيها هذا النص لا تنطبق - على حد قواها - الا إذا ثبت أن القوة قد احدث الضرر عملاً ، وهو أمر لا يوجد فى وقائع الدعوى ما يخل عليه على حد تفسير المحكمة .

وتألت أيضا : « أن القانون لم يفرق بشأن تطبيق هذه القرينة ، فيما  
لمسا إذا كان الشيء الذي سبب الضرر توجهه يد انسان أم لا ، ويكفى  
أن يتعلق الأمر بشيء خاضع لضرورة الحراسة بسبب ما يمثل من خطورة  
لغيره » .  
٦

ووصلت الدائرة بذلك الى نتيجة وفودها : تطبيق المسؤولية عن الاشياء  
على عاتق حارس السيارة عندما تحدث اصابات **blessures** **fatale**  
**mortalité** بالشخص الذي أخذ مكانه فيها على سبيل المجاملة بصحبة  
السائق .

ونستطيع القول الآن ، بأن في قضاء النقض الفرنسي قبل سنة ١٩٢٨  
وهو أمر لا يمكن التقليل من شأنه — ما يقطع بجواز تطبيق المسؤولية عن  
الاشياء في النقل مجاملة ..

وإذا كان الأمر كذلك ، أفلا يمكن القول بأن استبعادها النقل مجاملة  
من المسؤولية عن الاشياء سنة ١٩٢٨ كان يتعارض — بالإضافة الى حكمها  
السابق في ٢٦ أكتوبر ١٩٢٧ — مع ما علق اثر حكم لها في ٢٧ فبراير  
١٩٢٩ (١) من قانون اقلعها عن أي تفرقة بصدد تطبيق المادة ١٣٨٤/١ :  
مخني فرنسي ؟



## الفرع الثاني

تطور القضاء الفرنسي بعد سنة ١٩٢٨

٣٢٦ - تمهيد وتقسيم :

ذكرت من قبل أن قضاء النقض الفرنسية الخاصة بفقد السيطرة والخطأ الواقعي كان العامل الجوهرى الذى أدى تطوير العملية القضائية فى فرنسا نحو تحقيق حماية أفضل للراكب مجاملة بتطبيق المسؤولية عن الأشياء .

ولما كتبت قد ذكرت من قبل أن قضاء الخطأ الواقعي هذا يتضمن من الناحية العملية ترفنة على خطأ الناقل تقترب في قوتها من قواعد المسؤولية عن الأشياء ، خاصة فيما يتعلق بأعفاء المضرور من عبء الإثبات وأسباب الإعفاء ، فإن أرهاصات بدأت تطفو على مسرح قضاء الموضوع فى فرنسا - تأثرا بقضاء الخطأ الواقعي - تتعلق بالمعدل من قضاء النقض الفرنسية الثابت منذ سنة ١٩٢٨ بخصوص استبعاد النقل مجاملة من المسؤولية عن الأشياء . ولكن كيف كان ذلك ؟

نعرض فى هذا المقام ، أول حكم هام تعارض فيه محكمة استئناف باريس قضاء النقض الفرنسية السابق لتتقضى صراحة بتطبيق المسؤولية عن الأشياء فى النقل مجاملة .

ومبمث أهميته ، أن حكم الدائرة المشتركة لحكمة النقض الفرنسية بتطبيق هذه المسؤولية فى النقل مجاملة فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ قد صدر - كما سنرى - تأييدا لهذا الحكم برفض طعن بالنقض كان قد وجه إليه . ورددت تقريبا نفس الأسباب كما سنوضح فيما بعد .

وقد اصدرت الدائرة المذكورة - فى نفس التاريخ - حكيم آخرين أحدهما يتعلق برفض الخطأ الواقعي وضرورة تطبيق المادة ١/١٣٨٤ ، بينما يتعلق الآخر بعلاج مشكلة تصادم السيارات فى نطاق تطبيق المسؤولية عن الأشياء فى النقل مجاملة .

ونعرض أولا لحكم استئناف باريس ، ثم لأحكام الدائرة المشتركة الثلاثة .

## اولا : حكم استئناف باريس في ٢٧ يونيو سنة ١٩٦٧. (١)

٣٢٧ — ان هذا الحكم يستحق في نظرنا دراسة خاصة لانه يمثل بداية لتغيير موقف القضاء في فرنسا الذي كان قد استقر منذ سنة ١٩٢٨ بشأن مسؤولية الناقل مجاملة .

فقد قررت المحكمة بمقتضاه مبدأ مؤداه تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة . وليس من شك في انها قد تاثرت في ذلك بافتراض النقض الفرنسية خطأ الناقل مجاملة في نطاق فكرة الخطأ الواقعى كبا ذكرت .

اذ ان ذلك — الى جانب بعض المبررات التي سوف نستخلصها من حكمها — قد ابرز امامها : امكان القول بمسؤولية الناقل مجاملة دون ان يقوم الراكب المصاب باثبات خطئه ، وان هذا الحل يتفق مع المبادئ الحديثة للمسؤولية المدنية التي تهدف الى ضمان تعويض المضرور ، خاصة في ظل نظام التأمين الاجبارى .

فما هو اذن مضمون هذا الحكم والمبادئ التي ينطوى عليها .  
والاسس التي يقوم عليها ؟

### مضمون الحكم ؟

٢٢٨ — لقد جاء في حيثيات الحكم ما يلى :

« حيث انه لا يوجد اى نص او مبدأ قانونى يتضمن ما يفيد ضرورة عدم تمييز الراكب مجاملة بالمسادة ١/١٢٨٤ مكنى .

« وحيث ان الاشتراك في استعمال السيارة لا يمكن ان يؤدي الى ذلك بحجة عليه ( الراكب ) بالمخاطر التي عرض لها نفسه .

« وحيث ان كل حارس في حالة التصادم يستطيع الحصول من الاخر على تعويض كامل عما أصابه من ضرر ، فان معاملة الحارس والراكب مجاملة معاملة مختلفة هو أمر لا يتفق مع العدالة » .

لما كنت قد ذكرت في البداية المبدأ الذي جاء به الحكم ويمثل في تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة ، فاننا نتمسك الآن عن الاسس التي استند اليها ؟

---

PARIS : 27-6-1967 : D. 1963, J. P. 130. note SAVATIER-J.C. (١)

P. 1968-2-15487, note, BORE.

## ٢٢٩ - أسس ما جاء به هذا الحكم من مبدأ :

(١) المحكمة قد استندت الى أن النص الذي يقرر المسؤولية عن الأشياء وهو نص المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) لم يتضمن أى تفرقة بشأن من يجوز له أن يستفيد منه .

ومن هنا كان تعارض القول بعدم استفادة الراكب مجاملة بالمسؤولية عن الأشياء مع هذا النص .

ولاشك فى تأييدنا لها فيما قضت به وما استندت اليه فى تقريره . فمن المسلم به أنه يجوز للغير الذى أصابه ضرر من شيء أن يرجع - إذا ما توافرت شروط أخرى - على حارسه بالتعويض بموجب هذا النص . ولما كانت قد ذكرت من قبل أن الراكب مجاملة من الغير على أساس أنه لاترابطه بحارس السيارة أى علاقة تعاقدية وعلى أساس أن المقصود بالغير هو كل شخص آخر غير الحارس وهو أمر ينطبق على هذا الراكب ، فإنه لاشك فى استنادته من ذلك النص الخاص بالمسؤولية عن الأشياء .

(٢) أن المحكمة استندت أيضا - كما هو واضح من حيثيات حكمها - الى أن مجاملة النقل ليس لأن سائتها أن تؤدي الى عدم تطبيق المسؤولية عن الأشياء إذا ما أصيب الراكب . وتكون بذلك قد هدمت ما استندت اليه النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ فى عدم تطبيق المسؤولية تلك فى هذا المجال .

(٣) أن التوفيق كان طفيف محكمة استئناف باريس فيما قضت به . فقد رفضت تأثر « علم الراكب بالخطأ » على مسؤولية الناقل مجاملة باعتباره حارسا .

(٤) أن المحكمة قد استندت أيضا الى أنه لما كان كل حارس فى تصادم وتحت بين سيارتين ، يستطيع أن يحصل من الآخر على تعويض عما أصابه من ضرر على أساس المسؤولية عن الأشياء ، فإن العدالة تقتضى ألا يختلف الأمر إذا كان أحدهما ناقلًا على سبيل المجاملة ومسئولا تجاه الراكب معه .

وفى النهاية : فإنه يمكن القول ، بأنه بالاضافة الى تأثر النقض بقضاء الاستئناف السابق وعدولها عن قضائها الذى ظلت قابضة فى أساره

مدة طويلة ، فان ماعلية تضام الاستئناف هذا قد امتدت لتؤثر على احكام  
أخرى (١) .

ثانيا : احكام الدائرة المشتركة لمحكمة النقض الفرنسية في ٢٠ ديسمبر  
سنة ١٩٦٨ :

٣٣ - رأينا أن محكمة استئناف باريس قد قررت تطبيق المسؤولية  
عن الاشياء في النقل مجاملة . وعلى اثر طعن بالنقض في هذا الحكم (٢)  
لقررت محكمة النقض الفرنسية تأييد هذا الحكم وذلك بحكم لدائرتها  
المشتركة في ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ . وقررت فيه تطبيق المسؤولية عن  
الاشياء . هذا الى جانب حكيم آخرين لها في نفس التاريخ بخصوس  
النقل مجاملة أيضا .

---

(١) لقد ثبتت هذا الاتجاه محكمة باريس الابتدائية في حكيم لاحقين لحكم استئناف  
باريس المذكور في الخن ولكهما قد صدرا قبل حكم الدائرة المشتركة بضمها نفس الاتجاه  
في ١٩٦٨/١٢/٢٠ نقض بحكم في ١٩٦٧/١٢/١٢ بأن عدم تطبيق المسؤولية عن الاشياء  
بجهة أن الدمي كان راكبا على سبيل المجاملة وأن مجاملة النقل تتطلب ذلك ، انما هو  
أمر لا يستند الى أساس قانوني ويرتب نتائج ضارة .

Trib. gran. inst DE PARIS : 12-12-1967 Gez. Pal. 1968  
Somm P, 29

- ونقضى أيضا بحكم في ١٩٦٨/٢/١ بتطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل  
مجاملة وإن كان ذلك بالنسبة لتصادم السيارات . وجاء في هذا القضاء :

( أ ) انه لا يوجد أي نص أو مبدأ قانوني يمنع الدمي بالتعويض ، وهو راكب على  
سبيل المجاملة في سيارة دخلت تصادم مع أخرى وظلت أسباب هذا التصادم مجهولة ،  
من مطالبة نافذه بتعويض كامل على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدني .

( ب ) انه لا يوجد أي نص يؤدي الى القول بأن مجاملة النقل تنفي على حائق الراكب  
المفرور - بجهة قبوله الزعموم للمخاطر - قرينة مؤداهما نزوله من التمسك شد نقلته عن  
سبيل المجاملة بغير المسادة ١٣٨٢ مدني حيث يشترط اثبت الخطأ .

( ج ) انه لما كان كل حارس في التصادم بين سيارتين يستطيع الحصول من الآخر  
على تعويض على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدني ، فان الخلطة معاملة الراكب مجاملة  
تضاماً بغير ذلك وتناق مع العدالة .

Trib. gran. inst. DE PARIS : 1-3-1968 : Gez. Pal.  
1968-Somm. P. 28

وتستعرض هذه الأحكام وما تضمنته من مبادئ فيما يلي :

### ٣٣١ - الحكم الأول :

لقد صدر حكم بمناسبة نظر طعن بالانقضض ضد حكم استئناف باريس في ٢٧ يونية ١٩٦٧ الذي قضى بالزام الناقل بتعويض الراكب مجاملة على أساس المادة ١/١٣٨٤

وكان مبنى الطعن أن هذا النص لم يخصص لحماية من أصابه ضرر من شيء اشترك في استعماله وهو على علم بالمخاطر التي يعرض لها نفسه .

وجاء حكم الدائرة المشتركة لمحكمة النقض الفرنسية مؤيدا لامتكم برنض الطعن ، وجاء في حيثياته :

« حيث أن السيارة التي نقل فيها ( الراكب ) بالجان قد انحرقت من الطريق في منعطف واصطدمت بالرصيف مما ترتب عليه اصابة الراكب الذي اقام دعوى بالتعويض .

» وحيث أن الحكم ( الاستئناف ) قد عيب عليه بتووله الدعوى المبنية على نص المادة ١/١٣٨٤ مدني ، بحجة أن هذا النص قد خصص لحماية من أصابه ضرر من شيء لم يشترك في استعماله ، ولايستفيد منه من طلب أو قبل الاشتراك مجاملة في استعمال الشيء وهو على علم تام بالمخاطر التي سوف يعرض لها نفسه .

» ولكن حيث أن المسؤولية الناتجة من نص المادة ١/١٣٨٤ مدني يمكن أن يحتج بها من جانب الراكب مجاملة ضد حارس الشيء ما لم ينص القانون على خلاف ذلك ، فإن محكمة الاستئناف « وقد جاء تفصيلها على هذا النحو : » لا تكون قد خالفت النصوص » .

والمعنى الواضح لهذا الحكم ، خاصة الفقرة الأخيرة ، أنه يجوز للراكب مجاملة التمسك بقواعد المسؤولية عن الأثنياء ضد حارس السيارة وكان سنده في ذلك أن النص القانوني المقرر لهذه المسؤولية لم يتضمن ما يفيد عدم تطبيقها في هذا المجال (١) .

---

(١). مشر إليه من قبل ص CASS. ch. Mix. 20-12-1968

(٢). وقد جرى قضاء الدائرة المدنية على ذلك . انظر :

CASS. Civ. 4-3-1970 : Bull. Civ. 1970-2-62. No 79

— وبج ذلك فقد رفضت الأخذ به محكمة استئناف بو في ٢٠ يناير سنة ١٩٦٩ ،

وقد ورد ذلك في حكم النقض الفرنسية الذي القاء .

ويتضح من ذلك اذن أن حكم استئناف باريس في ٢٧ يونيو سنة ١٩٦٧ كان مدمعة لاثناء النقض الفرنسية عن قضائها بعد اصرار استمرار تربية اربعين عاما .

### ٣٣٢ - الحكم الثاني :

في حادث أصيب فيه راكب على سبيل المجاملة ، أصدر قضاء الاستئناف حكما جاء على نحو يؤيد ما قضى به قضاء الدرجة الاولى في خصوص تطبيق المادة ١/١٣٨٤ من مئى مئى .

فقد قضت محكمة استئناف اكس بمسئولية الناقل مجاملة على اساس المادة ١٣٨٢ ، لان انزلاق derapage السيارة الذى ادى الى وقوع الحادث يرجع — على حد قولها الى أن السائق قد فقد سيطرته على السيارة ، وهذا يعتبر خطأ . اى انها قضت بمسئولية الناقل مجاملة على اساس فكرة الخطأ الواقعى .

وقد طعن بالنقض فى هذا الحكم وكان مبنى الطعن أن انزلاق السيارة على طريق معبد ومنزلق بفعل الأمطار لا يعنى بالضرورة أن الحادث يرجع الى خطأ الناقل . وعلى ذلك فإن الراكب يلزم بإثبات هذا الخطأ .

وقد رفضت الدائرة المشتركة لحكمة النقض الفرنسية فكرة الخطأ الواقعى . وكان ذلك نتيجة لحكمها الاول الذى قالت فيه بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

### وجاء فى حيثيات الحكم :

« حيث أن محكمة الاستئناف قد قضت ، من أجل قريب مسئولية الناقل على أساس المادة ١٣٨٢ من مئى ، بأن انزلاق السيارة يرجع بالضرورة الى فقد السائق لسيطرته على السيارة .... فتلقا باستخدامها

---

نشر : CASS. Civ. 13-1-1971 : D1971, somm. P. 76

— ومع ذلك فقد ملكت نفس الاتجاه بتطبيق المسئولية عن الاشياء محكمة باريس الابتدائية فى حكم بتاريخ ١٩٧٠/٥/٢٢ وكان ذلك بعدد النقل الجوى مجاملة .  
وقالت : ان المسئولية المخصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ يمكن أن ينتج بما ضد حارس القود من جانب الماسر الذى نقل على سبيل المجاملة . وقررت بمسئولية الدولة بامبارها حارس من وفاة الراكب فى طائرة عسكرية :

Trib gran. inst. DE PARIS. 22-5-1970.

Gez. Pal. table analat. P. 245, no 4.

الى هذا الاستنتاج الغائب على الافتراض للقول بوجود خطأ لم يثبت بصورة  
مباشرة لم تقدم أساسا قانونيا لتعضها .

### ٣٣٣ - الحكم الثالث :

رابعا في القسم الاول عدم ملازمة النتائج المترتبة على اثبات الخطأ  
التقصرى للنقل مجاملة . وعرضنا لذلك بصفه خاصة في نطاق تصادم  
السيارات اذا ما ظلت اسبابه مجهولة .

واتضح لنا ان القضاء الفرنسى قد تردد بين اعطاء الراكب مجاملة  
نصف تعويض ما اصابه من ضرر ويلتزم به حارس السيارة الأخرى التى  
دخلت في تصادم مع السيارة التى يستقلها ، وبين اعطائه تعويضا كاملا  
عن كل ما اصابه يلتزم به حارس السيارة الأخرى أيضا .

وكلا الاتجاهين يؤيدان فضلا عما اشرنا اليه من ضرر للمغرور  
الراكب ، الى اعفاء حارسى هو الناقل ، من مسئولية من ضرر أحدثه  
شئء في حراسته الأمر الذى لا يتفق مع نصوص القانون والعدالة .

وكان من شأن هذه النتيجة الأخيرة التى تمخضت عن قضاء سنة  
١٩٢٨ ، أن تؤدي الى القول بضرورة المدول عن القضاء المذكور واعطاء  
الراكب مجاملة المضرور الحق في الاستفادة من المسئولية عن الأخطاء حيث  
يوجب النص .

وكان في حكم الدائرة المشتركة ، محل تطبيقنا البلم الشافى لمشكلة  
الراكب مجاملة المضرور في التصادم حيث خولت له ، نتيجة تولها بتطبيق  
المادة ١/١٣٨٤ في النقل مجاملة ، الحق في الحصول على تعويض كامل  
من الحارسين ، لسقوط مانع هذا الحل والمائل في عدم إمكان رجوع الغير  
حارس السيارة الأخرى على الناقل لعدم ثبوت خطئه .

فقد أخذ شخص صديقا في سيارته على سبيل المجاملة واصيب في  
حادث وقع أثناء هذا النقل نتيجة اصطدام السيارة التى بها مع سيارة  
أخرى . وقال قضاء الموضوع بالزام الغير حارس السيارة الأخرى التى  
ليس بها الراكب بتعويض كامل عما اصاب الأخير من ضرر من جراء هذا  
التصادم . واحيلت القضية أمام الدائرة المشتركة على اثر ما توجه به  
الطامن ( شركة التأمين والحارس الآخر ) الى هذا الحكم وكان مبنى الطعن  
ينحصر فيها على :

ان حارس السيارة الأخرى التى دخلت فى تصادم مع سيارة الناقل التى بها صديقه راكبا على سبيل المجاملة لا يلتزم فى مواجهة الأخير الا بتعويض يتقابل نصف ما اصابه من ضرر مادام المضرور لا يستطيع الرجوع على الناقل مجاملة الا على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى ومادام لا يستطيع تبعا لذلك مقاضاة كل من المدعى عليهما على السواء ، والتى نجد مسئوليتهما مصدرها فى نصين مخلفين .

ولما كان هذا هو أساس الطعن ، كان واضحا أن الإلغاء هو مصير حكم الاستئناف هذا على الأقل لسبب مبدئى حيث جاء هذا الحكم مخالفا لما استقرت عليه النقض ، حتى ذلك الوقت يصعد التصادم منذ ٩ مارس سنة ١٩٦٢ (١) والذي ينسجم تاليا مع ما بنى عليه الطعن المذكور .

ويدور محور قضائها الثابت بخصوص التصادم أنه فى حالة ما اذا؟ تلكت أسبابه مجهولة أو لم يثبت خطأ على عاتق أى منهما الحارس. والناقل ، فإنه لايجوز لغاضى الموضوع الحكم على الغير حارس السيارة. الأخرى بالتزام بالتعويض يقع على عاتقه الا بقدر معين هو النصف .

وكانت تعلق هذا القضاء تكمن فى أن المبدأ الذى يلتزم بمقتضاه كل مسئول بتعويض كل الضرر يتطلب أن يتوافر للمضرور دهموى يستطيع ممارسته على السواء ضد كل منهما ، وتجزى ، على أساس الحلول بقوة القانون فى المسادة ٣/١٣٥١ ، ان وفى بالكمل الرجوع على الملتزم أو اللتزمين معه بالدفع كل بقدر نصيبه فى هذا الدين المشترك . ولما كان الحال ليس هو فى النقل مجاملة حيث نزل المضرور عن المسئولية بقوة القانون ضد ناقله الأمر الذى يصير معه المضرور ، ولم يثبت خطأ فى نطاق المادة ١٣٨٢ مدنى ، مجردا من أى وسيلة يستطيع بهامقاضاة هذا الناقل ، فإنه لايسطيع الحصول من الغير حارس السيارة الأخرى. الا على نصف تعويض لأن الأخير ليس له حق الحلول نتيجة لوضع المضرور تجاه الناقل .

واذا كان الإلغاء بالضرورة نصيب حكم الاستئناف الذى قضى بغير ذلك لمزما الحارس الآخر بتعويض كامل ، وهو ما حدث لملاقى خصوص الحكم محل نظر الدائرة المشتركة ، فهل يفهم من ذلك ومما بنى عليه الطعن ؟ أن النقض لما نزل — بهذا الإلغاء — مصرة على قضائها الثابت. منذ سنة ١٩٦٢ على الأقل من حيث التعليل ؟

(١) مشار اليه من قبل .



ونقول انه بالنظر الى حكم الدائرة المشتركة الثالث ، فان اجابة  
بالنفي على التساؤل السابق لاثبت تفرض نفسها .

والواقع ان اتجاه النقص الجديد في خصوص التصادم يرفض التزام  
الغير وحده دون الناقل مجاملة بتكامل التعويض وعدم الزام الحارس  
الاخر دون الناقل بنصف تعويض ، كان نتيجة منطقية لحكم الدائرة  
المشتركة الاول التي قضت فيه بتطبيق المادة ١/١٣٨٤ في النقل مجاملة .  
لانه اذا كان سند قضاها الثابت منذ ٩ مارس سنة ١٩٦٢ يفحص في عدم  
إلزام الغير الا بالنصف وذلك لانه ، والمضروب لا حق له قبل الناقل لعدم  
ثبوت خطئه ، فانه ليس له حق الحلول في حقوق المضروب قبل الناقل .  
اما وقد زالت هذه العبقة حيث تحققت شروط الالتزام التضامني التي  
تطلبها في سنة ١٩٦٢ حيث أصبح المضروب يملك دعوى على أساس  
المادة ١/١٣٨٤ ضد كل منهما ، فانه قد بات من الممكن الزام حارس  
السيارة الاخرى ، وقد أصبح له حق الحلول ، بتعويض كامل حيث يستطيع  
بموجب ما أصبح له من حق في الحلول المذكور ، الرجوع على الناقل  
بنصيبه . ونفس الامر اذا رجع المضروب على ناقله (١) .

وقد اوضحت الدائرة المشتركة ذلك مراعاة في حكمها الثالث  
٢٠ ديسمبر سنة ١٩٦٨ :

« حيث ان تد عاب على الحكم قوله ، على أساس المادة  
١/١٣٨٤ ، بمسئولية الاخر ( حارس السيارة الاخرى ) وشركة التأمين  
بتعويض كل ما أصاب المسافر في السيارة الاخرى لان ادانة مثل هذه  
لا تكون الا بالنصف ، وان المستأنف عليه ، وهو لا يستطيع مقاضاة ناقل  
الا على أساس المادة ١٣٨٢ مدني » فانه لا يستطيع مقاضاة المدعي  
عليهما التي تصدر مسئوليتهما عن نصين مختلفين » .

« ولكن اذا كانت بحكمة الاستئناف قد قررت خطأ ، وهذه مسألة  
ليواجهها النقص » بأن دعوى رجوع ( الناقل ) وشركة التأمين فتد  
التعامل المشترك في الأحداث الضرر لا يمكن ممارستها الا على أساس  
المادة ١٣٨٢ لان المضروب راكب على سبيل المجاملة ، فان كل مسئول

---

BORE : Les arrêts de la ch. Mix. la matière de : (١) مقر :  
transport bénévole. chron. J. C. P. 1969-1-2221,  
No 25 et 28

يلتزم بتعويض كامل سواه على أساس المادة ١٢٨٢. أو المسؤولية القانونية في المادة ١٢٨٤ « .

٣٣٤ - نتائج هامة تترتب على هذا الحكم في خصوص حق الراكب بمجاملة تجاه الغير في التصادم نوجزها فيما يلي :

أولا : أن محكمة النقض قد عدلت - بحق - من قضائها بعدم إلزام حارس السيارة الأخرى في التصادم إلا بنصف تعويض ، إلى إلزامها الآخر مع الناقل في مواجهة الراكب المصاب في التصادم بتعويض كامل .

ثانيا : ومادام الأمر كذلك ، فإنه أصبح من حق الراكب بمجاملة المضرور في التصادم مطالبة أي من الحارسين بتعويض كامل . فإذا كان المدمى عليه بالتعويض هو الغير حارس السيارة الأخرى وقام بدفع كل التعويض فإنه له الحق في الرجوع على المشترك معه وهو الناقل بنصيبه في هذا الدين وهو النصف . بينما كان يتمتع عليه ذلك من قبل لسبب بسيط لا يمثل كما قيل في عدم إمكان حلول هذا الغير ، وإنما يمكن نتيجة لعدم تطبيق المادة ١/١٢٨٤ على الناقل الذي لم يثبت خطأ في جانبه ؛ في أنه لم يكن هناك سوى مسئول واحد هو حارس السيارة الأخرى .

## الفصل الثاني

### القتل بعوض وامكان تطبيق المسؤولية عن الاشياء

٣٣٥ - تقسيم :

ان تعييننا للمسئولية العقابية في النقل بعوض ، سوف يبدأ بانقضاء لاستبعاده من المسؤولية عن الاشياء تأييدا لتطبيقها فيه .

ونتناول في هذا النقطة تفنيد مبررات استبعاد النقل بعوض — على فرض التسليم جدلا بالمسئولية العقابية فيه — من المسؤولية عن الاشياء .

ولما كان ذلك خطوة أولى في التقييم المذكور ، فلما نتطرق منه بعد ذلك الى خطوة ثانية فيه ، وتعلق باعترافنا على أساس المسؤولية محل التقييم ونقصد به الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل .

كل ذلك وصولا — وهذه هي الخطوة الثالثة — الى امكان تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل بعوض لان عقد النقل لا يشك كل عائقا أمام هذا التطبيق ، ولان تطبيق هذه المسؤولية كان محلا لتأييد بعض أحكام القضاء الفرنسي .

أولا : تفنيد مبررات استبعاد النقل بعوض من المسؤولية عن الاشياء :

( ١ ) لقد استند انصار المسؤولية العقابية في النقل بعوض في استبعاده من المسؤولية عن الاشياء الى فكرة « المسؤولية العقابية عن فعل الشيء » ومقارنها — في نطاق النقل بعوض — افتراض أن الضرر ( وقد أحدثته السيارة ) يرجع الى فعل شخص من الناقل . وذلك لان وجود الشيء في حراسة الناقل يجعل فعله منسوبا اليه ، ويعتبر فعل الشيء في هذه الحالة فعلا شخصيا من الناقل الذي يكون مسئولا عن فعل الشيء الذي في حراسته مسئوليته عن فعله الشخصي (١) .

ولاتفق على هذا التعليل : فعلى أي أساس نقترح ان نحمل الشيء ( السيارة مثلا ) الذي أحدث الضرر انها يعتبر فعلا شخصيا للناقل ؟

(١) انظر : المصدر ، ١٩٦٠ ، رقم ٢١٤ ، ص ٣٥٤ — ٣٥٥

نضيف الى ذلك ايضا ، ان افتراضا مثل هذا يتعارض مع استناد انصار المسؤولية العقدية للنقل بعوض الى فكرة عدم الخيرة بين المسؤولية العقدية والتقصيرية للقول بعدم خضوع الناقل المذكور للمسئولية عن الاشياء .

اذ ان مقتضى عدم الخيرة في نظر هؤلاء هو عدم تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل بعوض لوجود العتد ومن ثم المسؤولية العقدية . وعلى الرغم من ان ذلك سيكون محلا لانتقافنا فيما بعد ، فانه يمكن القول بان افتراض ان الضرر الذى احلته الشئ يرجع الى فعل الناقل الشخصى انها يتضمن خطأ بين مسئوليتين لكل منهما مجالها الخاص . وفي هذا يتجسد التعارض المشار اليه .

( ب ) وبالإضافة الى ما تقدم ، فان عدم الخيرة هو تحليل غير مناسب لاستبعاد النقل بعوض من المسؤولية عن الاشياء . ونقول غير مناسب ، لان انتقافنا له لا ينصب على فكرة عدم الخيرة في حد ذاتها ، لأننا من انصارها مع أغلب الفقه .

ويتضح أنه غير مناسب ، من أنه يتطلب التسليم بالمسئولية العقدية للنقل بعوض على اساس الالتزام بضمين السلامة وهو امر نرفضه على التفصيل الذى سيأتى فيما بعد .

وحتى مع التسليم جردا بذلك ، فان الاستناد الى عدم الخيرة في استبعاد النقل بعوض من المسؤولية عن الاشياء هو امر يتعارض مع ضمنا ذهب في مصر الى تطبيق هذه المسؤولية في ذلك النقل استنادا الى فكرة الخيرة .

مقد قضى بأنه « يجوز لطالب التعويض في حوادث النقل الاستناد الى احد الاساسين : المسؤولية التقصيرية او المسؤولية العقدية حسبما يتسنى له ، فاذا ما نصرت وسائله عن اثبات عناصر الاولى امكته الاستناد الى الثانية منذ توافر أركانها اذ يقوم عقد النقل بما يستلزم عليه من الالتزامات الصريحة والضمنية التى يمكن أن تترتب عليها مسؤولية تعاقدية ، الى جانب ما قد يترتب على الحادث الذى نشأت عنه الاصابة من قبوت خطأ قبلى عليه المسؤولية التقصيرية ، ولاشك في أنه من الجائز قانونا ان اصابه الضرر في هذه الحالة أن يطالب بالتعويض على اساس

أى من المسئولين طبقا لما يختاره وما يتبها له من وسائل الإثبات  
فيها (١) » .

(ج) إذا كانت محكمة النقض الفرنسية قد استبعدت النقل بعوض  
من نطاق المسئولية عن الأشياء بدعوى أن المبرور يجد حمايته في بنود  
العقد الذى اشترك بموجبه في استعمال الشيء ، لما لنا تقدم من أحكامها  
التالية على الحكم الذى قررت فيه ذلك ما هو كتيل بحض تلك الحجة .

لقد قضت دائرة العرائض بمحكمة النقض الفرنسية في ٢٧ فبراير  
سنة ١٩٢٩ بمهاسبة حوادث العمل بأن « القانون لم يفرق بشأن تطبيق  
قريئة المسئولية من الأشياء التى نص عليها ، بين ما إذا كان المبرور من  
الغير أو أنه ليس كذلك بأن كان يرتبط مع حارس الشيء بعقد طالما أن  
هذا العقد لم ينظم موضوع المسئولية (٢) » .

قد يرد على انتقادنا بأن الحكم المذكور قد اشترط تطبيق المسئولية  
عن الأشياء في حالة وجود العقد ، ألا يتضمن هذا العقد أى تنظيم لمسئولية  
المسحين .

وتقديري ، أن هذا الحكم لن يكون له مفعول مؤثر بتأكيد وجهة  
نظرنا وبحض رأى المخالف الخاص بعدم تطبيق المسئولية من الأشياء  
في النقل بعوض ، إلا بتكلمة له نراها في إثبات أن عقد النقل لا يتضمن أى  
تنظيم لمسئولية الناقل ، وهو أمر سوف نعرض له في نطاق انتقادنا لوجود  
الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل .

### ٣٣٧ — ثانيا : نقد الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل :

لقد أقام القضاء في فرنسا ومصر ، مسئولية الناقل بعوض على  
أساس افتراض وجود التزام — لا وجود له — بضمان سلامة المسافرين .  
وإذا دققنا النظر ، فإنه يمكن القول بأنه لا يوجد شيء من ذلك في عقد النقل .  
ونسند في ذلك إلى ما يلى :

( ١ ) أن عقد النقل ينشئ التزاما بعمل على حاق الناقل . ويلتزم  
الأخير بموجبه بالقيام بنقل المسافرين .

---

(١) انظر : حكم استئناف استكدرية في ٥ فبراير ١٩٥٠ ، مشار إليه في رسالة

الاستاذ الدكتور محمد لبيب شعب ، ص ١٩٦ .

V. CASS. Civ. 27-2-1929 : op Cit.

(٢)

ولذا كان ما يشغل الطرفين وقت إبرام العقد ، ليس وقوع الحادث ، وإنما من أمور تتصل بهذا الالتزام مثل وسيلة النقل المصالحة ، والأجرة ، والمواعيد (١) .

( ٢ ) أن القول بالمسؤولية العقدية بعوض على أساس الالتزام بضمان السلامة ، يؤدي الى إمكان الاتفاق على تعديل مسؤولية هذا الناقل . الا ان المسلم به هو رفض مثل هذا الاتفاق . فكيف تفسر ذلك ؟ تناقض غير مقبول .

( ٢ ) أن القول بالمسؤولية للنقل العقدية بعوض على أساس الالتزام يؤدي الى نتيجة أخرى لا تتفق مع مبادئ القاتون . اذ أن القول به معناه « أن هناك اتفاقا يهدف الى الحفاظ على شخص المسافر ، ونعرف أن اتفاقا مثل هذا لا اثر له لانه يستهدف حياة الانسان التي لا يمكن أن تكون محلا للالتزام (٢) » .

ويعد كل ما تقدم أملا يمكن القول بإمكان تطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل بعوض ؟

#### ٣٣٨ — ثالثا : تطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل بعوض :

ان انتقادنا لمسؤولية الناقل بعوض على أساس الالتزام بضمان السلامة ، وتقويض النتيجة المترتبة عليه مقبولة في عدم تطبيق المسؤولية عن الأخطاء ، لا يعنى ترك الراكب دون حماية كما لا يؤدي الى تقليصها .

كذلك انه اذا كان الهدف من القول بهذا الالتزام يتمثل في ضمان تعويض المضرور ، وهو أمر قد تحقق فعلا عن طريق إعفاء المضرور من عبء اثبات خطأ الناقل ، فالتنازل عن

لمسؤولية المضرور الى افتراض وجود هذا الالتزام توصلنا الى تلك الحماية وهناك في نصوص القاتون ما هو كئيل بتوفيرها للراكب المضرور ؟

اساذا لا تطبق قواعد المسؤولية عن الأخطاء كي يستفيد منها هذا الراكب ؟

---

VAHSTEE(BERGHE : thèse. op. Cit. 1905. P. 141, (١)

COCAT : thèse, op, Cit, 1922, P. 54. no 27 (٢)

أن رداً بالإيجاب على هذه التساؤلات يمثل اتجاهاً في تأكيد البعوض الذي سبقنا إلى ذلك (١) .

ونسند في ذلك إلى ما يلي :

( ١ ) أن الالتزام الناشئ عن عقد النقل هو التزام بعمل لا علة له بسلامة المسافر .

وملى ذلك ، فإنه على الرغم من وجود الرابطة العقدية المنشئة لهذا الالتزام بين الناقل والمسافر ، فإن كل منهما « يبقى من الغير بالنسبة للحدث الذي يقع » (٢) .

( ٢ ) لما كان وجود عقد النقل لا يشكل — نتيجة لما تقدم — عتبة ، فإنه يعمين القول بتطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل بعوض . لأنه لا شك في توافر شروطها إذا ما أصيب الراكب من جراء حادث وقع له . فنكون بصدد شيء أحدث ضرراً لشخص من الغير . كل ما هنالك أنه يتعين على المضرور أن يثبت مساهمة الشيء في أحداث الضرر .

( ٣ ) ونسند أخيراً إلى بعض أحكام القضاء الفرنسي . نعرف أن القضاء — في فرنسا بصفة خاصة — قد تال بالالتزام بضمان السلامة منذ سنة ١٩١١ ، وبعد وقت لم تكن فيه قواعد المسؤولية عن الأخطاء قد تبلورت بعد حيث كانت في مهدها . ليس هذا فقط بل أن تطبيقها في حوادث السيارات لم يكن قد ثبت بعد .

ولما كان الأمر كذلك ، أملا يمكن القول بأن تطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل بعوض كان الحل الذي سيأخذ به القضاء الفرنسي لو كان نظام المسؤولية عن الأخطاء قد تبلور أمليه عندئذ ؟

وفي الحق ، فإن القضاء الفرنسي قد فعل . فقد قضت إحدى محاكم الاستئناف في فرنسا في ١٥ ديسمبر ١٩٠٩ — قبل قول النقض هناك

---

(١) انظر من انصار تطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل بعوض :

داهيان مريض : مبادر إليه في رسالة سعد واصف عن التأمين من المسؤولية

١٩٥٨ ، ص ٦٢ — ٦٢

JESSERAND : Le transports, 1926, P. 609, No 881. (٢)

V. aussi : COGAT : thèse, op. cit. 1922, P. 133. No 82

وقرر بالالتزام بضمان السلامة - بتطبيق المسؤولية عن الأخطاء في النقل بعوض ، وقررت تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مكنى فرنسى (١) .

بل وأكثر من هذا ، فقد سلكت نفس الاتجاه محكمة استئناف بو - بعد قضاء النقض الخاص بالالتزام بضمان السلامة - في ٤ ديسمبر ١٩١١ .

وقضت بأن شركة السكة الحديد وهى حارس القطار لا يمكنها التخلص من تهيئة الخطأ المنصوص عليها في المادة ١/١٣٨٤ مكنى إلا إذا ثبت أن الإصابة التى لحقت المسافر ترجع الى حادث مفاجئ او قوة تاهرة او سبب أجنبى مثل فعل المضرور أو خطأ الغير (٢) .

---

BESANCON : 15-12-1909 : S. 1910-2-174

(١)

PAU : 4-21-1911 : Gaz. Pal. 1912-1-85

(٢)



## المطلب الثالث

### العلاقة بين المسؤولية عن الاشياء والمسؤولية عن نقل الغير في النقل المجاني

٢٢٩ - تمهيد وتقسيم :

تقدم ان حق الراكب بالمجان في الحصول على تعويض عما أصابه من ضرر نرج من حادث وقع خلال نقله قد بليت حقيقة حتمية لا مرأ فيها وقد خلص اليها ، ان جدلا قد اثير حول الاساس القانونى لحق الضرر المذكور في الحصول على تعويض .

ورأينا في هذا الصدد ، ان الامر كان يتوقف في فرنسا قبل سنة ١٩٦٨ على التفرقة بين وجهين للنقل المجاني . النقل الذى يتم لمصلحة الناقل وقرر القضاء هناك تطبيق المسؤولية عن الاشياء بالنسبة للحوادث التى تقع في نطاقه ، هذا بخلاف النقل مجاملة الذى قرر القضاء هناك تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ بالنسبة للحوادث التى تقع في نطاقه ، ليشترط وجوب اثبات هذا الخطأ على عاتق الناقل أو تابعه .

الا ان القضاء الفرنسى قد عدل عن ذلك سنة ١٩٦٨ — كما ذكرت من قبل — الى تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة ليسوى بينه والوجه الاول وهو النقل القائم على مصلحة للناقل ، وهو امر كان محلا لتأييدنا .

ونعلم ان الامر في مصر يجرى على نحو آخر .

فلم يعرف القضاء في مصر الا وجهها واحدا هو نقل يتم بالمجان دون أى مقابل . أى انه لم يعرف الا النقل مجاملة دون ذلك الذى يتم لمصلحة الناقل . وقرر بشأنه تطبيق المسؤولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ . ويؤيد ذلك أغلب الفقه في مصر .

وخلاصة كل ذلك انه كان يتعين اثبات خطأ الناقل الحارس في النقل مجاملة في فرنسا قبل سنة ١٩٦٨ وهو امر مازال يمثل الأغلبية في

بصر . ولكن القضاء الفرنسي أطلع من ذلك وتآل بتطبيق المسؤولية عن  
الاشياء في النقل مجاملة ليسوى بينه والنقل القلائ على مصالحة  
للتألف .

وما نريد الامساح اليه اراء كل سائق ، ان مسؤولية الناقل بالمجان  
لا تتعلق في بحثها بالمسؤولية من الفعل الشخصي — كما كان الحال في  
فرنسا من قبل وكما هو في مصر — او بالمسؤولية عن الاشياء — كما  
هو الحال الآن في فرنسا — وانما تتعلق فوق ذلك بالمسؤولية عن فعل  
الغير وذلك خلال كل مراحل تطور المسألة في نطاق القضاء الفرنسي  
والعربي .

وتفسر ذلك ، ان حوادث النقل بالمجان ليست مقصورة على  
حالة ما اذا كان الناقل الحارس يتولى قيادة السيارة بنفسه بل انما  
تشمل ايضا الحالة التي يتولى فيها قيادة السيارة سائق يعمل لدى  
الحارس وتربط به علاقة تبعية .

وتأسيسا على ذلك يمكن ان نقول : انه وان كان الخلاف حول  
تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل بالمجان — بصفة خاصة  
الناقل مجاملة — قد اتخذ بصفة عامة صورة التزام بين قواعده  
المسؤولية التصديرية على اساس الخطأ والمسؤولية عن الاشياء  
والفاصلة بينهما لتطبيق احدها ، فانه يتخذ في نظرنا بعدا آخر يتسم  
بالعمق ، ليمتد هذا الخلاف متجسدا في صورة التزام المذكور وينسجم  
اليه قواعد المسؤولية من فعل الغير عنصرا لا يقل اهمية عما عداه .

فإذا كان الناقل الحارس لا يتولى قيادة السيارة بنفسه ووضع  
الحادث أثناء قيادتها بواسطة سائق يعمل لديه ، فانه يكون مسئولا  
باعتباره متبوعا اذا تحققت شروط معينة (١) .

ولكننا نقسائل من ناحية أخرى من امكان تحقق مسؤولية هذا  
المتبوع ايضا باعتباره حارسا خاصة في ظل تطبيق المسؤولية عن الاشياء

---

(١) هذا الناقل العارفين الذي يمال كمتبوع لا يشترط ان يكون المالك . فاما دراسة  
قد تكون لهذا المالك ، او لشخص آخر انتقلت اليه بعد مالا او هبةب آخر .  
واللجنة من مقتضيات الحراسة كما موضح . فرابطة التبعية تتطلب سيطرة  
فعلية وتوجيه من المتبوع .

في النقل المجاني ، نتساءل تبعاً لذلك من أماكن تحقق مسؤولية التابع باعتباره حارساً ؟

وفي ضوء ما تقدم فإن دراستنا في هذا الباب سوف تنح في ثلاثة تخصصات .

الفصل الأول : مسؤولية الناقل باعتباره متهوما .

الفصل الثاني : مسؤولية الناقل المتبوع باعتباره حارساً .

الفصل الثالث : مسؤولية التابع باعتباره حارساً .

## الفصل الأول

### مسئولية الناقل باعتباره متبوعا

#### ٢٤٠ - تحديد المسألة :

ليس من شك في أن الراكب بالمجان الذي أصيب خلال نقله بسيارة يتودها تابع يحمل لدى الناقل الحارس يستطيع الرجوع على الأخير باعتباره متبوعا إذا توافرت شروط معينة . والواقع أن بحث هذه المسألة يتحدد فيما يلي :

**الفرض الأول :** يثور بحث هذه المسألة في نطاق النقل مجاملة وتطبيق المسؤولية الخطئية فيه قبل سنة ١٩٦٨ في فرنسا وهو الوضع الحالي في مصر .

**الفرض الثاني :** قد يثور بحث هذه المسألة أيضا بالنسبة للنقل القائم على مصلحة للناقل وهو أمر متصور على الوضع في فرنسا دون مصر .

إلا أنه يجب أن نلاحظ ، أنه لما كان القضاء الفرنسي قد قال بتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء في هذا النقل وأتبع نفس الحال بالنسبة للنقل مجاملة سنة ١٩٦٨ وهو أمر كان محل تأكيدنا ، فإننا نشك في رجوع المضرور على الناقل الحارس باعتباره متبوعا إذ أنه سوف يفضل الرجوع على الحارس نظرا لبيساره وللتخلص من عبء إثبات خطأ الاتباع .

وسوف نعرض ذلك في الفصل الثاني .

ولذا فإن بحثنا للمسألة هنا سوف يقتصر على الفرض الخاص بالنقل مجاملة وفي حدود ضرورة إثبات خطأ الناقل الحارس أو التابع حتى تتحقق مسؤوليته . فما هي شروط مسؤولية هذا الناقل باعتباره متبوعا ؟

نتناول أولا هذه الشروط : ثم نتكلم ثانيا عن نطاق رجوع المضرور على الناقل المتبوع استنادا إليها .

## أولا : شروط مسئولية الناقل باعتباره متبوعا :

٣٤١ — تد يركب شخص في سيارة مجاملة يقودها سائق تابع لحارسها سواء كان هذا الحارس هو المالك أم شخصا غيره . ويتحقق ذلك عملا بأن يطلب شخص من سائق سيارته أن يتولى توصيل صديقا له أو يأخذه معه للزهوة بعض الوقت . فإذا وقسح حادث فان الراكب المضرور يستطيع الرجوع على المتبوع وفق شروط معينة .

فيشترط أن توجد رابطة تبعية كما يشترط أيضا أن يرتكب التابع عملا غير مشروع حال تادية وظيفته أو بسببها .

### ٣٤٢ — ( ١ ) رابطة التبعية :

ينبغي أن تتوافر علاقة التبعية بين الناقل والسائق حتى يكون الاول مسئولا باعتباره متبوعا عما يصيب الغير من جراء افعال هذا التابع .

وقد جاء في (عز) ١١، المادة ١٨٤/٢ مدني : « وتقوم رابطة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وفي توجيهه » .

ويقضح من النص أن تلك العلاقة تتوافر اذا كانت للمتبوع على التابع سلطة فعلية تمكنه من رقبته وتوجيهه . ويقصد بالرقابة والتوجيه أن تكون للمتبوع سلطة اعطاء الاوامر والتعليمات للتابع بصدد كيفية ادائه لما كلف به من اعمال وسلطة رقبته في مدى التزامه بها ومدى خروجه عليها (٢) . ولا يتناقض مع وجود تلك العلاقة عدم تقاضى التابع لاجر أو عدم وجود رابطة عقدية بينه وبين المتبوع (٣) .

وبناء على ذلك ، فان هذه العلاقة لا تتوافر — لنخلف السلطة الفعلية — اذا ما انتصر الامر على حق عام في الرقابة كما هو الامر بالنسبة للعلاقة بين الراكب وسائق تاكسي بالاجرة .

---

(١) وقد استخدم هذا التعبير استاذنا الدكتور احمد سلامة .

(٢) أنظر : سليمان مرقس ، الوجيز ، سنة ١٩٦٤ ، ص ٣٩٨ ، رقم ٢٩

امساحيل فاتم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، ص ٤٣٧ ، رقم ٢٤٦ — منصور مصطفى

منصور ، مذكرات في نظرية الالتزام ، ١٩٧١ ، ١٩٧٢ ، ص ١٨٣ .

(٣) الصده ، المصادر ، ١٩٦٠ ، رقم ٥٧٠ ، ص ٥٥٠

٣٤٣ - ( ٢ ) أن يرتكب التابع عملا غير مشروع حال تادية وظيفته أو بسببها :

بالإضافة الى ما تقدم فانه يشترط لتحقيق مسؤولية المتبوع أن يصدر من التابع خطأ خلال تادية وظيفته أو بسببها على حد تعبير المشرع المصري .

ويتصد بوقوع الخطأ حال تادية الوظيفة أن يقع من التابع حين تيامه بعمل من أعمال وظيفته (١) . أن يقع الحادث والسائق يتقود السيارة أثناء عمله المتأمل في ذلك .

أما أن يقع الخطأ بسبب الوظيفة فانه يقصد به على أرجح الأحوال أن يكون الخطأ بحيث لا يستطيع التابع أن يرتكبه لولا الوظيفة وأن يكون هذا الخطأ وثيق الصلة بالوظيفة الى الحد الذي يجعلها ضرورية لامكان ارتكابه (٢) .

لذا ما توافر الشرطان فانه يجوز للراكب المضور أن يرجع على المالك المتبوع لكي يحصل منه على تعويض .  
ولكن يثور التساؤل عن نطاق هذا الرجوع وأكراه ؟

#### ثانيا - نطاق رجوع الراكب المضور على الناقل المتبوع :

٣٤٤ - على الرغم من أن المضور يستطيع مقاضاة التابع ( السائق ) على أساس قواعد المسؤولية الخطئية الا انه يفضل غالبا الرجوع على المتبوع نظرا ليساره .

ولا يكون المتبوع مسئولا الا اذا كان الفصل قد وقع بين السائق أثناء ممارسته لوظيفته أو بسببها . وقيل بمسئوليته أيضا ولو كان

---

(١) المده ، المرجع السابق ، ص ٥٥٢ ، رقم ٥١٠ - اسماعيل فاتم ، المرجع السابق ، ص ٤٤١ ، رقم ٢٤٩ - منصور مصطفى منصور ، المرجع السابق ، ص ١٨٥  
(٢) المده ، المرجع السابق ، ص ٥٥٤ ، رقم ٥١١ - اسماعيل فاتم ، المرجع السابق ، رقم ٢٥٠ ، ص ٤٤٢ - منصور مصطفى منصور ، المرجع السابق ، ص ١٨٦

التابع متجاوزا في استخدام وظيفته شريطة ألا يكون المضرور قد عامل التابع وهو على علم بتجاوزة لحدود وظيفته (١) .

وعلى ذلك فلا تقبل دعوى الراكب مجاملة المصاب في الحادث ضد المتبوع إلا إذا كان حسن النية يعتقد أن الآخر قد صرح للتابع ولو ضمنا على الأقل بهذا النوع من المجاملات (٢) .

وتفنى بناء على ذلك في نطاق نقل الأشخاص بأن المتبوع يكون مسئولا ليس فقط عن الضرر الذي يسببه التابع في ممارسته لوظيفته ولكن أيضا عن ذلك الذي ينتج عن التعسف في الوظيفة ، ولا يكون الأمر كذلك إذا كان المضرور يعلم *envisagé par le victime* أن التابع يتصرف ، لا لحساب متبوعه ، ولكن لحسابه الشخصي ، ومن ثم ، ونتيجة لذلك ، فإن مالك السيارة لا يكون مسئولا عن انفجار العجلات إذا كان المضرور من الحادث قد سجد إلى السيارة خلال طريق غير ذلك الذي كان مخصصا لسيرها أصلا (٣) .

وتفنى (٤) أيضا بأنه إذا كان المتبوع مسئولا عن الأضرار التي يحدثها تابعه أثناء ممارسة وظيفته ولو كان متقصدا فإن الأمر يكون غير ذلك إذا كان المضرور يعلم أن التابع يتصرف ليس لحساب متبوعه ولكن لحسابه الشخصي ، وخاصة فإن الشخص الذي يقبل دعوة من السائق بأخذ مكان في السيارة للقيام بنزهة ويعلم أن السائق يتصرف من أجل مقعته الشخصية *pour satisfaction personnelle* فليس له الرجوع ضد المتبوع .

وعلى العكس فلا تفنى بأنه إذا أخذ سائق معه ركبيا على سبيل

(١) سليمان برقي ، الفصل الثاني ، ١٩٥٩ ، ص ١٦٥ رقم ١٢٠ ، ص ١٦٨

رقم ١٢١ - العدد ، المصادر ، ١٩٦٠ ، رقم ٥١١ ص ٥٥٧

CARBONNIER : dr. Civ. thémis, 1959, t. 2, P. 638, (٢)

No 184

Cour d'app. DE BORDEAUX : 25-5-1914, Rec. Pér. ASS. 1916, P. 113, Gaz. Pal. 1919-2-174 (٣)

Trib. Civ. DE NICE : 22-2-1927, Rec. Pér. ASS. 1927, P. 321 (٤)

مجايلة واعتقد الراكب انه يتصرف حسب اوامر وتعليمات متبوعه فان  
الاخر يكون مسئولاً (١) .

وقالت احدى المحاكم (٢) في عدم مسئولية المتبوع بان الراكب وهو  
يعلم ان المتبوع قد حذر على السائق ذلك فانه ( الراكب ) يكون شريكاً  
في التبعيد Complice du préposé الا انها فكرة غريبة عن القانون  
المسنى (٣) .

وفي تقرير آخر (٤) لذلك قيل بان الغير الذي يأخذ مكانه في سيارة  
بالرغم من الحظر الذي يحل عليه بان المالك قد وجهه الى التابع يكون  
مرتكباً لخطأ وهذا الخطأ من جانب المضرور يؤدي الى اعفاء  
المتبوع من مسئوليته .

لكننا لا يمكن أن نتفق مع الرأى السابق فنياً ذهب اليه لانه لا يمكن  
أن نعتبر مجرد ركوب الشخص مع التابع خطأ ، وحتى اذا كان كذلك  
فانه لا يؤدي الى اعفاء المتبوع من المسئولية الا اذا توافرت فيه شروط  
الثقة القاهرة من حيث عدم امكان التوقع وعدم امكن الحكم . كذلك  
فان نعمل المضرور لا يعفى من المسئولية الا اذا كان قد تسبب وهذه في  
احداث الضرر (٥) .

---

ACSS. Crim 14-4-1945 : Gaz, Pal. 1945-1-208 (١)

وكان كل ذلك طبقاً لقاعدة وشملتها للفن الفرنسية من مدة طويلة حيث قالت  
بانه اذا كانت المسئولية تترتب عندما يظهر التابع وكذا يتصرف بحسب متبوعه أو امراً  
استخدام وظيفته ، فان الامر يكون مطلقاً عندما يتعامل المضرور مع التابع على انه يتصرف  
لا لحساب المتبوع ولكن لحسابه الشخصي .

Trib. comm. SAINT. ETIENNE : 19-7-1935, Gaz, (٢)  
Pal. 1935-2-815

LEPEBVRE : « le civilement responsable du fait à (٣)  
autrui et au fait des choses en matière d'accidents ».  
thèse, LILLE, 1941, P. 99

LEPEBVRE : op. Cit. P. 100 (٤)

FLOUR : « Les rapports de commettant : انه كذلك ايضاً (٥)  
et le préposé » thèse, CAEN, 1933, P.

ويجوز في ص ٣٥٤ : أن خطأ المضرور يؤدي مثلاً الى خضف العمود ويكون غير  
ذلك في المسئولية عن فعل الغير .



ويتبع على عاتق المضرور حتى يحتج بمسئولية المتبوع ان يثبت انه كان  
يعتقد ان التابع كان كما لو كان يتصرف لحساب المتبوع وان الأخير اجاز  
للتابع ان يأخذ شخصا معه .

ويمكن اللجوء في ذلك الى الاستعمال الذي خصصت له السيارة .  
فقد قضى (١) بأن الغير يكون قد اعتبر التابع وكأنه يتصرف لحسابه  
الشخصي عندما يركب من اجل القيام بفزعة في سيارة مخصصة لنقل  
البضاعة *a faire Levraisons* . وفي معنى الحكم السابق قضى (٢) ايضا  
بانه يكون قد تصرف بما يخرج عن حدود وظيفته ومن ثم فلا تترتب مسؤولية  
سيده ذلك السائق المكلف بقيادة سيارة نقل مخصصة لنقل البضائع واجاز  
على سبيل المجاملة للغير ان يأخذ مكانا عليها .

واذا كان مثل هذا الاثبات على عاتق الراكب المضرور أمرا ضروريا  
حتى يتمكن من الحصول على تعويض من المتبوع ، الا ان الظروف قد  
تؤدي الى القول بمسئولية المتبوع دون حاجة للقيام بهذا الاثبات .

وبناء على ذلك (٣) قضى بأن سائق السيارة الملوكة لشخص يتولى  
تأجيرها بظل محتفظا بصفة التابع لهذا (المؤجر) بالنسبة لصديق نقل بالجمنا  
زيادة عن العدد طالما أن هناك عادة بأن سائقى السيارات يؤدون فيما  
بينهم خدمات من هذا النوع والمتبوع لا يجهل هذه العادة . وعليه فقد  
قررت المحكمة بمسئولية المؤجر عن الحادث الذى أدى الى وفاة السائق  
الراكب مع صديقه ( المنقول بجانبنا ) ، والذي نتج من خطأ التابع .

---

== ويقول في ص ٣٥٥ : ان الاشتراك في اساءة استخدام الوظيفة اذا كان يكون خطأ ،  
فإنه لا يؤدي إلى العرمان من حق التعويض ولكنه يؤدي الى تقسية المسؤولية .

— وقد أخذ القضاء في بعض أمكانه بالرأى محل النقد :

فقدى بأنه يكون مرتكباً لخطأ من قبيل إساءة الشخصنة وظلمة من مالك السيارة  
معرض السائق للقيام بفزعة بالمسيارة ، ويكون مسئولاً بالتضامن مع السائق عما يصيب  
المسيارة من أضرار عقب الحادث الذى وُجِدَ خلال النزعة : *Trib. Civ. MORTAGNE*  
11-5-1922 : *Rec. pér. ASS.* 1922, P. 468

وفي نفس المعنى :  
*Cour d'app LYON* : 1-3-1923, *Rec. Pér.*  
*ASS.* 1923, P. 499

*CASS ReQ.* 27-5-1924 : *Gaz. Pal.* 1924-2-315 (١)

*Cour d'app. DE NANCY.* 18-3-1922 : *Rec. Pér. ASS.*  
1922, P. 467 (٢)

*CASS. Crim* 18-7-1930, *D. H.* 1930, P. 493 (٣)

وقد حسمت النقض الفرنسية الأمر بحكم حديث (١) قالت فيه بأنه يستوجب النقض ذلك الحكم الذي تضي بمسؤولية شركة عن حادث وقع بخطأ من سائقها لصديقه الذي أخذه معه في سيارة الشركة بدموى أنه إذا كان الأخير قد استخدم السيارة لهدف شخصي فإن ذلك كان أثناء قيامه بوظيفته المسندة إليه طالما أن الشركة قد اعترفت بأن المبرور كان يعلم بالوضع غير المشروع الذي أوجد فيه صديقه نفسه وأنه (المبرور) يعلم أن صديقه ' مخالفا للتعليمات التي تلقاها ، يقود سيارة ليس هو قائدها مادة وأنه قد أخذاً مكانه في سيارة مخصصة لنقل البضائع .

وهناك مسألة أخيرة تتعلق بالمتبوع المرضى ومسؤوليته ؟

ماذا قام شخص بوضع سيارته وسائقه تحت تصرف شخص آخر فإن الأخير يكون مسئولاً عن الأخطاء التي يرتكبها (٢) .

(١) Cass. Civ. 24-11-1971, Bull. Civ. 1971-2-234, No. 321

(٢) انظر غريغ عرب : BODENNAT : op. Cit. 1927, P. 83

إذا كان مالك السيارة قد أخذ معه صديق للقيام بنزعة ثم ترك قيادة السيارة له خلال النزعة وأخذ يسطيه الأوامر عليه يلعب دور المتبوع المعقبي .

— وتقول النقض الفرنسية : بأن سائق السيارة يظل دائما للمتبوع الأصلي

مالك السيارة ما لم يظهر من الظروف أن السائق أصبح دائما لراكب .

V, Cass. Civ. 15-6-1926, S. 1926-1-24

## الفصل الثاني

### مسئولية النقل المتبوع باعتباره حارسا

٢٤٥ - تمديد وتقسيم :

من المسلم به انه اذا لحق الغير ضرر من شيء يستخدمه الضابيح في قيامه بوظائفه لحساب المتبوع الذي كان قد سلبه اليه لنفس الهدف فانه لاشك في حق المضرور في الرجوع على المتبوع بصفته هذه طالما ان الضرر قد نتج أثناء اداء التابع لوظائفه دون تصف من جانيه او بالتقيد الذي ذكرناه اذا ما نتج في الحالة الاخيرة . ويلتزم المتبوع بتعويض المضرور اذا قام الاخير باثبات خطأ التابع .

فإذا فرضنا ان هذا الشيء سيارة ، فانه يطبق ذلك على النقل بالمجان ، فالتنا رايانا في الفصل السابق الفرض الاول منه اذا كان النقل مجاملة ويخضع الناقل فيه لقواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ فعلى المضرور ان يثبت خطأ السائق التابع .

اما الفرض الثاني - وهو ما نتجته في هذا الفصل - فانه يتعلق بحالة النقل القائم على مصلحة الناقل ، وهو أمر مقصور على فرنسا لعدم قبول القضاء به في مصر . فقد قرر القضاء الفرنسي تطبيق المسؤولية من الاشياء في هذا النقل . فإذا كان يتولى قيادة السيارة سائق يعمل لدى الناقل فانه يشترط لرجوع المضرور على الناقل باعتباره متبوعا - والفرض انه حارس - ان يثبت خطأ التابع .

الا ان هذا المضرور قد لا يتمكن من اثبات خطأ التابع مما هو الحل ؟ وحتى اذا تمكن من اثباته ، فانه يفضل الرجوع على الناقل باعتباره حارسا للسيارة .

وفوق ذلك فانه قد يفضل من الاصل الرجوع على الناقل باعتباره حارسا لانه لا يريد ان يجثم نفسه مصاعب الإثبات في نطاق المسؤولية من فعل الغير .

والسؤال هو : هل يستطيع الرجوع على المتبوع باعتباره حارسا ؟

ند يتساءل أن بحث هذه المسألة لا محل له لعدم خضوع الناقل بالمجان في مصر لقواعد المسؤولية عن الأثام ، وإن الأمر يصلح في نظام القضاء الفرنسي الذي قال بتطبيق هذه المسؤولية في النقل المجاني بصفة عامة منذ ١٩٦٨ .

والواقع ، أنه إذا كان بحث المسألة يصلح حقا في النطاق الأخير ، فإنه يصلح أيضا في مصر على الأقل بالنسبة لراينا بخصصوص تطبيق المسؤولية من الأثام في النقل مجاملة . ليس هذا فقط ، بل أننا نرى أهمية لبحث هذه المسألة في مصر الآن لأننا سوف نصل من ذلك إلى عدم صلاحية عدم تطبيق المسؤولية عن الأثام بالنسبة للنقل المجاني في مصر إذا لم يتمكن المبرور من إثبات خطأ القابع . هل يضيع حقه في التعويض وترتبا على ما تقدم ناقنا نبحث المسائل الآتية :

أولا : أهمية رجوع الراكب بالمجان على الناقل المتبوع باعتباره حارسا .

ثانيا : الأساس القانوني لمسئولية الناقل المتبوع باعتباره حارسا .

أولا - أهمية رجوع الراكب مجاملة على المالك المتبوع باعتباره حارسا :

٣٤٦ - أن السماح للراكب مجاملة بالرجوع على مالك السيارة باعتباره حارسا أمر يتسم بأهمية تبرزها في النقاط التالية :

(١) ليس ثمة شك في أن بحث هذه المسألة من شأنه أن يوضح الأضرار التي تلحق الراكب المصاب في ظل نظام المسؤولية الخطئية للناقل مجاملة حيث يفشل الراكب غالبا في إثبات خطأ التابع ومن ثم يتعرض لفقدان حقه في التعويض لأن ذلك يمنع رجوعه على المالك المتبوع بصفته الأخيرة كما يمنع رجوعه على التابع .

إن الأهمية تظهر إذن في حالة عدم توافر شرط تحقق مسؤولية المالك كمتبوع .

(٢) أن بحث هذه المسألة يتخذ أهمية - على الأقل - في نطاق أحكام الموضوع في فرنسا والتي ذهبت إلى تطبيق قواعد المسؤولية عن الأثام بالنسبة لما يقع من حوادث في النقل مجاملة . ومن ثم فإنه

يتخذ أهمية خاصة في نطاق أحكام القرض الفرنسية التي أتت لمحو:  
الحل السابق منذ سنة ١٩٦٨ .

الامر الذي يؤكد مدى ارتباط بحث تلك المسألة مع النظام القانوني  
لمسئولية الناقل مجاملة : وكيف انه من الافضل تطبيق قواعد المسئولية  
من الاشياء في النقل مجاملة حيث مجال خصب لضمان حق الراكب  
المضروب في التعويض عن طريق السبيل الذي نحن بصدد التعرض لاهميته  
مائل في امكان رجوع الراكب ضد المالك المتبوع ، ليس بصفته الاخيرة ،  
وانما باعتباره حارسا .

وتفصيل ذلك ، ان الراكب المضروب ، في ظل نظام المسئولية من  
الاشياء في النقل مجاملة ، يفضل غالبا الرجوع على المالك المتبوع ،  
حتى لا يجشم نفسه بصعاب اثبات حيث تكمن الميزة في نظام المسئولية  
المشار اليه ، لا بصفته هذه ولكن باعتباره حارسا يسأل وفق أحكام  
المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي متبلة للمادة ١٧٨ مدني مصري ، تلك  
الميزة التي تتجسد اذا ما فشل المضروب فعلا في اثبات خطأ التابع .

وحتى اذا ما نجح في اثبات خطأ الآخر ، فانه كما يفضل الرجوع  
على المالك كمتبوع مع انه له الحق في دعوى ضد التابع على اساس  
الخطأ الثابت ، فانه سوف يفضل أيضا الرجوع على المتبوع كحارس في  
الحالتين ، ولاشك انه يهدف من وراء ذلك الى ضمان حصوله على  
التعويض ، ومن ثم فقد يفضل ذلك دائما وفي جميع الاحوال دون ان  
يحاول اثبات أى خطأ .

ولما كان المضروب يخضع في ممارسة دعواه ضد الناقل باعتباره  
متبوعا لشروط تنسم بالشدة مما يخضع له من شروط في ممارسته لدعواه  
ضده باعتباره حارسا فلا شك في أنه سيفضل الاخيرة ويكون « من غير  
الضرورى أن يطبق مبدأ مسئولية المتبوع عندما يقع حادث من جانب التابع  
بواسطة الشيء الذي تسلمه لتكفي فكرة الحراسة » (١) .

ونظرا لما عرضناه من أهمية لتلك المسألة ، فان الامر يتطلب ان  
نبحث مدى الاتفاق او التعارض — اذا وجد — بين صفة المالك كمتبوع

---

BENDYAN : « des rapports de la responsabilité du (١)  
fait des choses et de la responsabilité du fait d'autrui ».  
thèse, MONTPELLIER, 1911, P. 86

وصلته كحارس ، وهذا امر منطقي حتى نتوصل الى ما اذا كان من الممكن تحقيق مسئوليته بناء على احدى الصفتين على فرض عدم تعارضهما .

واذا كنا نستطيع القول بأدى - ذى بدء - انه ليس ثمة ما يمنع من توافر صفة الحارس للمتبوع ، بل ان وجود الثانية يفترض بالضرورة وجود الاولى ، فاننا نتساءل عن الاساس الذى يمكن الاستناد اليه فى القول بتوافر صفة الحارس للمتبوع ؟ وسوف نتعرض لذلك بالتفصيل فيما يلى ، مع بيان ما يمكن ان يثار من افكار فى هذا الصدد .

**ثانيا - الاساس القانونى لمسئولية الناقل المتبوع باعتباره حارسا :**

#### **١ - فكرة الحراسة المادية والحراسة القانونية (١) :**

٣٤٧ - يفرق انصار هذه النظرية بين الحراسة المادية وتثبت لن يتواجد الشيء فى حيازته المادية ، ولا يكون مسئولا عما يحدثه الشيء من ضرر للغير . ولكن تقع هذه المسئولية على عاتق من له الحراسة القانونية على الشيء وتثبت عادة للمالك الذى يكون حارسا قانونيا يتحمل المسئولية حتى يثبت انتقال الحراسة .

فالحارس فى نظرمع هو من له السلطة القانونية عليه الشيء .

وعليه ، متى نطاق النقل مجاملة ، فانه تتبع على عاتق مالك السيارة نتائج الحادث الذى يقع من سيارة يقودها تابع له حيث اصيب على اثرها الراكب مجاملة . وهذا يكون اذا تمسك المضرور بتواضع المسئولية عن الانشاء ، وكان من الممكن تطبيقها فى النقل مجاملة .

ويقول الاستاذ بيسون فى تقرير ذلك :

( ١ ) ان الحارس - فى نظره - هو من له على الشيء السلطة القانونية ويتمتع بالاستقلال حيال الشيء . وأن فكرة الاستقلال هذه تفسر مسئولية المتبوع عن الضرر الذى يسببه الشيء المسلم للتابع من قبل الاول (٢) .

---

V. JOSSRAND : Le gardien de l'automobile. chron. (١)

D. H. 1935, P. 37

LE CLECH ; les accidents de la rue et de la route. L. nouv. 1959-1, P. 13-35 notamment (٢) 25

BESSON : thèse, op. Cit. 1927. 1° 96 (٣)

(ب) ان المتزوج. عندما يسلم الشيء للتابع فإنه لم ينتقل اليه الا الحراسة المادية ، ولكنه يحتفظ بالحراسة القانونية . ومن ثم فان التزاما بالحراسة يبنى على عبثه لان له السلطة والحق في اعطائه الاوامر (١) .

(ج) ان الحراسة له بواسطة التابع وعندئذ تقوم مسؤوليته من الحادث الذي يقع بفعل الشيء لاخلاله بالتزامه بالحراسة (٢) .

- في صيد تبيسان موقف القضاء الفرنسي ، باعتبار القضاء المشرح الخصيب لمسائل كذلك التي نحن بمصدها ، نسوق حكما لاكتشاف تولوز ( ٣ ) لفت نظرنا ويستحق ان نقف عنده بشيء من الضرورى . فقد قضى من جانبها بأن مالك السيارة يكون مسؤولا عن الحادث الذى يقع للغير بواسطة سيارته التي يتودها حامل جاء اليه في موطنه لاصلاحها ، وان مسؤولية المالك في حالة مثل هذه تنبنى على احتفاظه بالحراسة القانونية للسيارة طالما لم يثبت ان الحادث يرجع الى قوة قاهرة ، او حادث مفاجىء او سبب اجنبى لايد له فيه .

وجاء في التعليقات : « حيث ان ( مالك السيارة ) قام ، وفي جراحه بتسليم سيارته الى ( الميكانيكى ) لاصلاحها » .

« وحيث انه يستخلص من اقوال ( مالك السيارة ) ان ( الميكانيكى ) قد خرج بالسيارة من الجراج بعد اصلاحها للقيام بنزعة مخالفا بذلك التعليمات التي اعطاها له . . . » .

« وحيث ان ( المالك ) قد اتى بان ( الميكانيكى ) قد خرج بالسيارة من الجراج من اجل القيام بنزعة مخالفا بذلك تعليماته ومن ثم فان ( الميكانيكى ) يعتبر في سلوكه كالتابع غير المخلص والذي استغل التبعية المقدمة له من مالك ليس لديه من اليقظة والحذر ملكى ، واستخدم السيارة في نزعة وقع خلالها الحادث » .

BESSON : op. Cit. 97

(١)

V. aussi : CORESSI, thèse. op. Cit: 1928, P. 77

BESSON : op. Cit.

(٢)

Cour d'app. DE TOULOUSE; 6-3-1930, D. 1930-2-97 . (٣)  
note J. Loup.

وحيث ان المسالك في مثل هذه الحالة « يحتفظ قانونا بالحراسة  
conserve Juridiquement la garde » فانه وانه كان حارس السيارة  
خلال هذه اللزعة التي قام بها الميكانيكي فانه يسأل عن نتائج  
الحادث الذي وقع وفق المادة ١٠/١٣٨٤ .

ويبين من تلحق هذا الحكم ما يلي :

(١) ان المحكمة قررت مسؤولية مالك السيارة باعتبار ان له الحراسة  
القانونية للسيارة ، مع انها في يد ميكانيكي عهد اليه من مالكها باصلاحها ،  
اذ شابهت المحكمة بينه وبين التابع غير المخلص ، الامر الذي يؤدي الى  
القول باعتبارها المالك حارسا ( حراسة قانونية ) الى  
جانب صفته كمتبوع طالما لم يثبت سبب اجنبي يرجع الى قوة تاهرة او  
حادث مفاجئ .

(٢) انه لا مسؤولية على التابع غير المخلص الذي خالف تعليمات  
متبوعه العرضي وهو الطبيب مالك السيارة .

تفسير هذا الحكم فيما ذهب اليه من مجلدي :

(١) ان المحكمة قررت مسؤولية مالك السيارة باعتباره حارسا ،  
واستندت في ذلك الى فكرة الحراسة القانونية . ومن ثم ، وقد سبق  
ان وجهنا اليها النقد . فان هذا اول ما يؤخذ على حكمها .

(٢) ان المحكمة تد جانبها التوفيق باستخدامها عبارة « يحتفظ  
قانونا بالحراسة » لانه لا يدل على مقصودها في اعتبار المالك حارسا  
على اساس فكرة الحراسة القانونية لانه مالك . اذ ان هذا التعبير تد  
يشير اعتبار المالك هذا حارسا خارج نطاق فكرة الحراسة القانونية  
والمسائية ، على اساس توازن عناصر الحراسة الماثلة في الاستعمال  
والادارة والتوجيه حيث يعتبر انه احتفظ بالحراسة قانونا ايضا ومنسق  
التعبير الذي استخدمته : وهو امر غير مقبول ايضا لعدم توازنها في جانب  
المالك ، حيث اخذ التابع السيارة لغرض شخصي .

(٣) وبناء على النتيجة الثابتة السابقة ، فان هذا القضاء يتعارض  
مع قضاء محكمة النقض الفرنسية اللاحق فيما يتعلق باعتباره التابع



حارساً إذا كان قد استخدم الشيء لحظة الحادث من أجل هدف شخصي .  
على أساس تشييبه بالمسارق (١) .

(٤) كان يتعين على المحكمة اتفاقاً مع قضاء النقض المذكور ، أن تواجه المسألة من ناحية اعتبار التابع حارساً ، وقرئب مسئوليته ، لا المالك على هذا الأساس ، وحتى يتحقق الاتساج أيضاً بين ما قضت به ، وقضاء محكمة النقض السابق عليها والخاص باعتبارها التابع حارساً (٢) .

#### ٢٤٩ - نتائج هذه الفكرة في النقل المجاني :

إذا ما أصيب الراكب أثناء نقله بسيارة يقودها تابع المالك ، فإنه يجوز له الرجوع على المالك باعتباره متبوعاً وفق شروط معينة ذكرناها .

أما إن هذه الشروط لم تتوافر ، فإنه يجوز للراكب ، حتى إذا ما توافرت هذه الشروط أن يرجع على المالك كحارس إذا كان يريد ذلك .  
ويلتزم المالك بتعويضه باعتباره حارساً قانونياً ، وهي نتيجة جوهرية تترتب على تطبيق هذه الفكرة في النقل المجاني .

#### ٢٥٠ - تقدير هذه الفكرة :

— وجدلاً ، إذا ما غطينا الطرف عما وجه من الفقرة بين الحراسة المادية والقانونية (٣) بصفة عامة ، فإننا نبرز ما تطوى عليه في نطاق النقل المجاني من نتائج لا يمكن قبولها :

( ١ ) تقدم أن الحادث الذي يرتكبه السائق التابع يربط مسئولية المالك باعتباره حارساً قانونياً ، وعليه ، فإن مؤدى فكرة هذه النظرية هو التسوية بين موقف المالك في علاقته بالتابع الذي وقع منه الحادث أثناء ممارسته لوظيفته في حدود تعليمات المالك المتبوع ، وبين

(١) انظر من أمثلة هذا القضاء : CASS. Civ. 17-4-1947 : D. 1947

P. 326, 17-6-1917, Sem. Jurid. 1947-2-3382

23-3-1953. Gz. Pal. 1953-1-389

CASS. ReQ : 21-1-1927 . D. p. 1927-1-146

(٢) انظر :

(٣) انظر في نقد الحراسة القانونية : محمد إنيب شطب ، رسالته ، رقم ٧١ ص ٧١

يقف هذا المالك في علاقته بعقد السيارة إذا كان قد سرقها وأجل معه ركبها على سبيل المجاملة . ولما كانت التبوية بين وضع مشروع وآخر غير مشروع ، فلا يمكن قبولها .

(ب) وتفرعا على ما تقدم ، ماتما تؤدي أيضا إلى القسوية بين وضع التابع غير المخلص الذي يستخدم الشيء من أجل تحقيق هدف شخصي ، والتابع المخلص في علاقتهما بالمالك خاصة وأنه يمكن اعتبار التابع غير المخلص حارسا كما سنرى فيما بعد ، فكيف يظل المالك مسئولاً بهذه الصفة ( الحارس ) ؟

ومن ثم نبحت المسألة في نطاق فكرة أخرى متجذرة الحراسة :

## ٢- حراسة التركيب وحراسة الاستعمال (١) :

وجاء هذه النظرية على جد تعبير الأستاذ مازو : « أنه عندئذ يؤول ملك السيارة بتسليم الشيء إلى حائز مائه من الممكن ، وبحسب ظروف الحادث ، أن تكون الحراسة للمالك أحيانا ، وللحائز أحيانا أخرى . ويجب التمييز بين حراسة جوهر الشيء وحراسة استعمال الشيء » .

وفي بيان ذلك قال الأستاذ تونك (٢) بأن المادة ١٢٨٤/١ ، وهيذا هو تفسيرها الآن ، تتضمن على السواء قرينة خطأ والتزاما بضمان ميوب الشيء ، وتقع قرينة الخطأ على عاتق حارس الاستعمال ، ويكون حارس التركيب مسئولاً عن الضرر الناتج عن عيب في الشيء .

(١) انظر من الصلحما :

MAZEAUD. ( H. L. J. ) Leçons. dr. Civ.

1966, t. p. 462, No 521

GOLDMAN : « de la détermination du gardien responsable du fait des choses » thèse LYON' 1964 p. 191, No 161 B et p. 208, No 132.

TUNC : garde de la structure et garde de l'utilisation chron. Sem. Jurid. 1957-1-1384.

LESTANG : « garde et préposition » thèse DORDEAUX, 1961, P. 1779, No 157

TUNC : chron. Sem. Jurid. 1960 -1-1092, No 9 ets.

وتتبع حراسة التركيب على عاتق المالك ، وتنتفع حراسته الاستعمال على عاتقه أيضا ، ما لم يفقد المالك : الاستعمال والتوجيه والرقابة ، سواء كان لفقدانه لها بموجب عقد أو غير ذلك .

وقد رتب الفقيه المذكور ، على ذلك نتيجة مؤداها إمكان انفصال حراسة الاستعمال ، دون حراسة التركيب الذي لا يتم إلا مصاحبا للملكية .

فأى مدى تسامح تلك النظرية في توضيح إمكان تحقق مسؤولية المالك المتبوع كحارس في نطاق النقل مجاملة ؟

إذا قام المالك بتسليم سيارته لسائق يعمل لديه قام بأخذ راحبه معه على سبيل المجاملة فمن هو الحارس المسئول وفق فكر هذه النظرية ؟

تقدم أن حراسة الجوهر تقع أصلا على المالك . وعليه ، فإذا كان الحادث يرجع إلى عيب في السيارة فانه يكون مسئولا باعتباره حارسا لتركيب الشيء الذي كان يتضمن عيبا تسبب في وقوع الحادث والسبب المجاملة (١) .

كذلك : ولما كانت حراسة استعمال الشيء تقع على عاتق المالك عادة ، ولم يفت انتقالها إلى غيره ، فإن المسؤولية عن الحادث تقع على عاتقه أيضا إذا كان السبب فيه يرجع إلى الاستعمال .

### نتائج النظرية :

٣٥٢ - والنتيجة الجوهرية تتمثل الآن في مسؤولية مالك السيارة في جميع الأحوال عما يصيب الراكب مجاملة من ضرر ، أما كسان وجبه مسئوليته باعتباره حارسا للتركيب أو حارسا للاستعمال .

ألا أن هناك تيدا على مسئوليته بصفته الأخيرة ، حيث لا تقوم إذا أثبت انتقالها لشخص آخر . إذا ما قام المالك بهذا الإثبات فلا يكون مسئولا باعتباره حارسا للاستعمال لانتقالها ، ولا باعتباره حارسا للجوهر لأن سبب الحادث لا يكن في جوهر الشيء .

(١) انظر قريب من ذلك :

PARIS : 41-4-1962 : Gaz. Pal. 1964-2 Somm. P. 28

حيث قررت المحكمة مسؤولية مالك الآلة لأنه يحتفظ بحراسة التركيب .

## تقديم (١) \*

٣٥٣ - ( ١ ) أنها تؤدي الى نتائج لا تتفق مع ما هو مستقر عليه بشأن عدم ضرورة اثبات عيب الشيء حتى تتحقق مسئولية حارسه .

( ب ) إما كان أساس هذه النظرية تاليا كما يتضح مما سبق ، على الربط بين الحراسة والملكية فانها لا تعدو كونها سوى عودة الى التفرقة بين الحراسة القانونية والمسلكية .

( ج ) أنها تؤدي الى نتائج مجعنة بالنسبة للمالك ، حيث تترتب مسئوليته في نطاقها في حالة سرقة السيارة ، او اصابة راكب مجاملة مع الدارق لا لشيء الا لان الحادث يرجع الى عيب في الشيء .

( د ) أنها تؤدي الى التعارض مع قواعد المسئولية عن فعل الغير لانه في حالة ما اذا كان الشيء يستخدمه التابع لمصلحة المتبوع وثى حدود تعليمات الاخير وأوامره ، ملوكا له أى للتابع وكان الحادث يرجع الى عيب في الشيء ، فان مؤدى هذه النظرية بمسئولية التابع باعتباره حارسا وهذا يتعارض مع التبعية والخضوع من التابع للمالك المتبوع . أن هذه النتيجة ولاشك مترتبة على ربط النظرية بين الحراسة والملكية . أنها تؤدي الى اعتبار التابع حارسا حيث يجب ألا يكون كذلك .

٣٥٤ - وعندى ، فان المالك المتبوع يكون مسئولاً باعتباره حارسا عما لحق الراكب مجاملة من ضرر من جراء حادث وقع خلال نقله كذلك .

يتمدد حدث النفس الرئيسية ثلاثة عناصر للحراسة وهى : الاستعمال - والتوجيه - الرقابة .

وفي حكمها الذى أوفضت فيه تلك العناصر ، رفضت اعتبار المدعى عليه حارسا لعدم وجود تلك العناصر في جانبه .

وبناء عليه ، فان الحارس هو من له غلى الشيء سلطة فعلية جباها هذه العناصر الثلاثة كما ذكرنا من قبل .

(١) انظر في نقد تجزئة الحراسة بمسلة عامة ، لبيب شبيب ، ص ٩٢ رقم ٧١

وبما يحددها .  
DURRY:responsabilité générale du fait des choses et du fait des animaux, Rev. tr. viv 1970, P. 361, No 9

وفي هذا تقول محكمة النقض المصرية (١) في حكم لها بتاريخ ٢٩ مايو ١٩٦٥ فيها يتصل بتعريف الحارس ، بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تكون له السلطة الفعلية على الشيء قصداً واستقلالاً وأن العبرة في قيام الحراسة الموجبة للمسئولية على أساس المادة ١٧٨ مدني مصري سيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية لحساب نفسه . ومن ثم تالت بنفى الحراسة من التابع لانه خاضع للمتبوع ويتأثر بأوامره مما يفقده العنصر المعنوي .

وإذا ما حققنا النظر أدركنا لأول وهلة توافر تلك العناصر في جانب المالك المتبوع الذي يعتبر حارساً . بل أن وجود التبعية يفترض وجود الحراسة في جانبه .

ذلك أن للمتبوع سلطة الرقابة على الشيء ، وبذلك فإن له الاستعمال الذي يتم لحسابه ولو أن الشيء في يد التابع ، وله التوجيه أيضاً غير مقتصوداً به مجرد التوجيه المادي — تولى عبادة للسيارة — ولكن مقتصوداً به التوجيه المعنوي . أي سلطة إعطاء الأوامر لتابع فيما يتعلق باستخدام الشيء .

المتبوع يصدر أوامره وتعليماته للتابع فيما يتعلق باستخدام الشيء . ويتعين عليه أن يقوم بوظائفه المسندة إليه من المتبوع باستخدام الشيء في حدود تلك الأوامر والتعليمات . أن الحراسة للمتبوع وليست للتابع .

وتأسيساً على ذلك قضى في فرنسا بأن المتبوع له الحراسة بواسطة التابع (٢) .

كذلك قضى (٣) بأنه لا تمازج بين صفتي المتبوع والحارس وأن التابع يمارس السلطات المكونة للحراسة لحساب متبوعه .

(١) نقض مدني مصري ١٩٦٥/٢/٢٩ ، مجموعة النقض ١٩٦٥ ، ص ٣٩٦ ، رقم ٢٨٥

CASS.ReQ : 1-5-1930 : D. P. 1930-1-137

٣٣

CASS. Civ. 23-7-1930 : D. H. 1930 P. 523

30-12-1936 : D. P. 1937-1-5

26-1-1948 : Sem. Jurid. 1948-2-4312

CASS.Civ. 2-11-1968 : Bull. Civ. 1968-2-191, No 275

(٣)

6-5-1970 : Bull. Civ. 1970-2-121 No 158

8-11-1970 : Bull. Civ. 1970-2-233, No 307

الا ان هناك حكما للنقض الفرنسية(١) : قد اثار التسبب في الاساس الذي بنى عليه احتفاظ المتبوع بالحراسة : فقالت النقض الفرنسية ان تضام الموضوع باكتسابه ان التابع كان يستخدم السيارة وفق الشروط المحددة وان الشركة تحتفظ بالملكية (ملكية السيارة) مع السلطات اللازمة والميزة للحراسة ، فان محكمة الاستئناف تكون قد اعطت اساسا قانونيا لحكمها .

ونرى مع البعض (٢) ان المحكمة ، وقد قررت اعتبار الشركة (المتبوع) حارسا ورتبت مسئوليتها على هذا الاساس ، فانها تكون قد ربطت - باعتبارها الشركة حارسا لان الملكية لم تنزل لها - بين الحراسة والملكية .

### ٢- خلاصة :

٣٥٥ - ان المتبوع يظل حارسا للشيء الذي سلمه للتابع كي يستخدمه في تلبية بوظائفه المخلو اليه من المتبوع ، طالما انه يخضع استخداما للشيء ، لاوامر وتعليمات المتبوع الذي تتوافر له عناصر الحراسة الثلاث .

لانه منذ اللحظة التي يكون فيها التابع في ممارسة وظائفه فانه يكون خاضعا لتبوعه فكيف يمكن القول بان الاخير ليس حارسا ، اليس له سلطة الامر Comman على الشيء ؟ (٣) .

وبتطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء في النقل المجاني - سواء مصلحي أو مجاملة - فان الراكب المبرور من حادث سيارة بقودها

CASS. Soc. 18-9-1960 : Sem. Jurid. 1961-2-11918 (١)  
note RABUT

RABUT : note, op. Cit. (٢)

MAZEAUD ( H. L. ) : dans quels cas la (٣)  
commerçant cesse-t-il d'être gardien et la chose dont il  
est propriétaire avec laquelle son préposé a causé le  
dommage ;

ول هذا المعنى أيضا :

BÉCQUE : « Coexistence ou incompatibilité des présomptions  
légales matière de responsabilité civile Chron. R.ev. tr.  
Civ. 1962, P. 309-324

» ان التابع لا يمكن ان تكون له حراسة الشيء في الاحوال التي يصرى فيها في نطاق

ممارسة وظائفه .

سائق تابع للنقل الحارس ، يجوز له بالإضافة الى رجوعه على الاخير كمتبوع ، الرجوع عليه ايضا كحارس وفق المادة ١/١٣٨٤ مئىفرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مئى مصرى ويكون له الخيار بين الدعويين (١) .

واذا ما تحققت مسئولية الناقل المتبوع كحارس ، فانها ليست مسئولية عن فعل الغير وانما هى مسئولية شخصية مباشرة (٢) لايسطيع التخلص منها الا باثبات اسباب الاعفاء .

واذا كنا قد اكدنا انه لا تعارض بين صفى المتبوع والحارس ، بل ان وجوده الاولى يفترض بالضرورة توافر الثانية ، فان هناك نتيجة اخرى الا وهى ان ذلك يفترض اصلا تعارض صفى التابع والحارس فالخضوع من متغضيات الاولى ، بينما الاستقلال من متطلبات الثانية .

الا ان هناك مع ذلك حالات يتجمع فيها التابع باستقلال على الشيء وذلك اذا ما استخدمه لتحقيق مصلحة شخصية . لاشك في زوال صفته كتابع في هذه الحالة ، وهنا يثور التساؤل من امكان تحقق مسئوليته كحارس ، وسوف ندرس ذلك فيما يلى .

MAZEAUD ( H. L. ) op. Cit.

STARCK : thèse. op. Cit. 1947, P. 221

(١)

(٢)

### الفصل الثالث

#### مسئولية التابع باعتباره حارسا

٣٥٦ - عهد

ان بحث المسؤولية عن فعل الغير في نطاق النقل المجاني لا يقتصر فقط على الحالة التي تتحقق فيها مسؤولية النقل ايا كان وجه ذلك ، باعتباره حارسا أو متبوعا ، وإنما يشمل فرضا آخر قد تقع فيه المسؤولية على عاتق السائق التابع بصفة شخصية ومباشرة . وفي هذه الحالة تخلص من المسؤولية عن فعل الغير التي تعتبر رابطة التبعية من معلوماتها الجوهرية . هذه الرابطة التي تزول في هذا الفرض الذي نقول دراسته في هذا الفصل حيث لا وجه لتحقيق مسؤولية الناقل بأى صفة من الصفات المذكورة آنفا .

فقد ذكرت من قبل أن الراكب المضرور في النقل المجاني يستطيع الرجوع على الناقل باعتباره متبوعا بتوافر شروط معينة ، ويستطيع أيضا الرجوع عليه باعتباره حارسا . وقلت ان هذا الراكب يستطيع الرجوع على الناقل باعتباره متبوعا اذا كان النقل قد تم مجاملة وكان يخضع للمسئولية التقصيرية القائمة على أساس اثبات الخطأ وهو الامر في مصر . لأنه لو كان يخضع للمسئولية عن الاشياء - وهو الوضع في فرنسا الآن - فانه سيفضل غالبا الرجوع على الناقل على أساسها .

وقلت أيضا انه من الممكن أن يرجع على الناقل المتبوع باعتباره حارسا سواء كان النقل المجاني قد تم لحصول الناقل - وهو أمر لم يعرفه القضاء المصري - حيث يخضع الناقل أصلا لقواعد المسؤولية عن الاشياء . أو كان هذا النقل قد تم مجاملة حيث يخضع الناقل فيه لقواعد المسؤولية عن الاشياء في فرنسا . وفكرت بهذه المناسبة انه لا مانع من بحث هذه المسألة في مصر على الأقل في نطاق رأينا بتطبيق قواعد المسؤولية تلك في النقل مجاملة لان بحثها يكثف من تصور نظام المسؤولية التقصيرية على أساس اثبات الخطأ في حماية المضرور اذا فشل في اثبات خطأ التابع .

وإذا كان الراكب المضرور يستطيع في الحالات السابقة أن يحصل على تعويض من الناقل باعتباره متبوعا أو حارسا ، فمن هناك فرضا معينا لا يمكن أن تتحقق فيه مسؤولية الناقل بأى صفة من الصفات السابقة .



### تحديد المسألة :

٢٥٧ - وهي حالة ما اذا كان السائق التابع قام باستخدام السيارة لمصلحته الشخصية وأخذ معه صديقا للزهوة او لتوصيله الى مكان ما وهو ما يطلق عليه التابع غير المخلص (١) .

ففي هذه الحالة لا يمكن ان تتحقق مسؤولية الناقل الحارس باعتباره متبوعا . لان الحراسة تكون للتابع في هذه الحالة (٢) .

وبما كان الامر كذلك فان علاقة التبعية تزول لانها تتعارض مع اعتبار التابع حارسا .

كذلك لا يمكن القول بمسؤولية الناقل كحارس لانتقال عناصر الحراسة الى التابع كما ذكرت .

ونتساءل هنا : كيف يحصل المفرور على التعويض ؟

هل يضيع حقه ام انه يمكن القول بوجوهه على التابع كحارس ؟

ونتساءل تبعا لذلك هل يمكن ان يعتبر التابع حارسا كما قيل ؟

### ٢٥٨ - تقسيم :

قد يقال بأنه لا مجال لبحث ذلك في ظل خضوع الناقل بالمجان - والفرض انه الحارس - لقواعد المسؤولية عن الاشياء كما هو الحال في فرنسا .

ولكننا نرى أهمية بحث هذه المسألة حتى في نطاق الوضع في مصر حيث يخضع الناقل مجاملة لقواعد المسؤولية التصرفية على أساس اثبات الخطأ ، على الأقل في نطاق رأينا بتطبيق المسؤولية عن الاشياء .

وسوف نقسم دراستنا كما يلي :

اولا : أهمية القول بمسؤولية التابع باعتباره حارسا .

MAZEAUD ( H. L. J. ) : leçons. 1966, t. 2. P. 461, No 520 (١)  
MAZEAUD : op. Cit.

ثانيا : موقف بعض أحكام القضاء الفرنسى والمصرى من المسألة .  
ثالثا : تمثيل القول باعتبار التابع حارسا .

أولا - أهمية القول بمسئولية التابع باعتباره حارسا :  
٢٥٩ - تبرز أهمية هذا القول فيما يلى :

(١) أنه اذا كان الناقل مجاملة يخضع - كما هو الحال فى مصر -  
للمسئولية التصيرية القابلة على اثبات الخطأ ، فانه اذا لم يتمكن  
الذائب، المحفوز من اثبات خطأ التابع فانه يفشل فى الحصول على تعويض  
والفرض انه لا يستطيع الرجوع على الحارس لا بصفته هذه ولا باعتباره  
متبوعا .

ان ذلك يكشف عن تصور ضرورة اثبات الخطأ التصيرى للناقل  
مجاملة حتى تتحقق مسئوليته .

(ب) من المسلم به انه يجوز للتابع الرجوع على المتبوع باعتباره  
حارسا اذا ما أصابه ضرر من شئ (٢) .  
اما وقد صار حارسا فانه لامل لذلك .

ثانيا - موقف بعض أحكام القضاء الفرنسى والمصرى من المسألة :

٣٦٠ - لقد واجهت المسألة محكمة استئناف دواى التى اتجهت  
الى القول بأن قيام السائق بدعوة شخص للركوب معه فى السيارة رغم  
خطر المالك عليه ذلك يعتبر عملا شغصيا من التابع الذى يعتبر  
متعسلا فى وظيفته (٣) .

ورفضت المحكمة القول بمسئولية المتبوع نظرا لهذا التعسف  
واعتقاد الضرر ، لأنه يجهل صفة الموظف ، أى أن التابع يقصر  
لحسابه الخاص ، خاصة مع عدم انكار السائق التابع عصيانه أمر رب  
العمل .

وجاء فى حيثيات الحكم ما يؤكد ذلك « ... لا مسئولية على المتبوع  
نظرا لتعسف التابع فى قيامه بوظيفته » مادام المفروض يجهل صفة الموظف ،

---

(٢) انظر : منصور مصطفى منصور ، المرجع السابق ، ص ١٩٢ .  
(٣) Douai : 17-10-1950 : Sem. Jurid. 1951-1-6032 .

وأعتقد أنه يتصرف لنفسه الخاص ... » . « . وحيث أن السائق لم ينزع في أنه قد عصى أمر رب العمل يقبوله ركوب اجانب في السيارة ... تبقى الشركة خارج الدعوى » . وتضمنت بمسئولية السائق على أساس المسادة ١٣٨٢ مدنى. فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى . وهناك اثن عدة نتائج تترتب على الحكم السابق نوجزها فيما يلى :

(١) من النتائج الجوهرية التى تترتب عليه هى أنه لا يجوز القبول بمسئولية المالك كمتبوع عما أصاب الراكب مجاملة الذى صعد الى السيارة بناء على دعوة من السائق المحظور عليه ذلك من المالك . وتكون تغطية ذلك ، فى زوال علاقة التبعية بصحان السائق لهذا المحظور . واستخدامه السيارة بهدف شخصى للقيام بنزهة مع صديق له مما يعتبر نصفا .

(٢) ان هناك شرطين لعدم مسئولية المالك كمتبوع (١) .

(١) - أن يحظر على السائق التابع عدم القيام بنقل اشخاص غلبي سبيل المجاملة .

(ب) ان يحظر المضرور بالحظر : اذا كان التابع قد ظهر امامه كمن لو كان يتصرف لنفسه الخاص واعتقد المضرور فى صحة ذلك .

(٣) انه لا يمكن اعتبار المتبوع حارسا ، لان استخدام التابع للسيارة لاهداف شخصية لاعلاقة لها بالوظيفة ، يؤدى الى فقدان المالك لعناصر الحراسة .

وإذا كان الامر كذلك املا يمكن القول بمسئولية التابع كحارس ؟

إذا كانت المحكة لم تواجه ذلك صراحة فالتا يمكن أن نستنتج ذلك ضمنا من الحكم الذى حصر المسئولية فى ظل نظام المسئولية الخطيئة والذى بها على التابع . لان المحكة بزعمها القول بمسئولية المالك كمتبوع كان من الممكن أن تقول ، اذا كان لذلك وجه ، بمسئوليته باعتباره حارسا الامر الذى لم يحدث ومن ثم نشك - وهو ما ذكرنا فى النتائج نستنتج - اعتبار هذا المالك كحارسا .

SAVATIER : traité 1951, t. 2, P. 419, No 223.

ولذلك فإن المحكمة قد أتجهت إلى القول بمسئولية التابع شخصيا على أساس قواعد المسئولية الخطئية ، والسبب في ذلك انها بالاضافة الى رفضها القول بالمسئولية عن فعل الغير لزوال علاقة التبعية ، فانها لم تشأ أن تقضى باعتبار التابع مسئول كجارلس ، حيث كان السائد عدم تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة . ان هذا لا يدل اذن على عدم توافر عناصر الحراسة في جانب التابع .

وفي حكم قديم ، كانت المواجهة المباشرة للمشكلة من جانب القضاء المصري (١) . فقد قضى (٢) بأن المادة ١٥٢ منى قديم الخاصة بالمسئولية من فعل التابع ، لا تطبق في حالة ما اذا أخذ سائس سيارة مخدومه في غفلة منه واستعملها لمصلحته الشخصية ، وان الضرر الذي ينشأ في هذه الحالة يكون المسئول عن التعويض المدنى المترتب عليه هو السائس وهذه ، اذ السائس بمقتضى لعل غير قيادة السيارة ولم يكن استعمال السيارة حاصلا في شأن من شئون مخدومه ولا يمكن اضرار السيد بتضامنا مع السائس في التعويض في هذه الحالة التي يعتبر فيها السائس متصفا على مال سيده ، في غفلة منه ، فلا تطبق المادة ١٥٢ لان من شروطها ان يكون الضرر الواقع من الخادم على الغير حاصلا أثناء تادية الخادم عملا سلط على ادائه من قبل المخدم ، والا كان الخادم هو المسئول وهذه عن التعويض المدنى .

وواضح أن هذا الحكم قد جاء على نحو الحكم الفرنسى السابق . فقد رفض الحكم بمسئولية المخدم عن فعل التابع الذى أخذ سيارة سيده خلسة ، لعدم توافر شروط تحقق المسئولية كمتبوع حيث أن الضرر لم يقع أثناء قيام السائس بخدمة مسندة اليه من مخدومه وانما أثناء استعمالها لمصلحته الشخصية .

الا أن هذا الحكم المصرى ، لم يكن املمه بدا من أن يواجه المسألة الا من نفس الزاوية التى عالج فيها الامر . فلم يكن هناك نص يقرر المسئولية عن الاشياء غير الحية .

(١) انظر حكم النقض المصرى في ١٩٦٥/٢/٢٩ ، بجلسة احكام النقض في ١٩٦٥ من ٢٩٦

(٢) نقض على مصرى ، ١٩٢١/٢/٢٩ ، ملحق الاحكام الاستثنائية من الدائرة

الجنائية في مواد مخفية وجغرافية ، بجلسة القواعد القضائية ١٢٩٠ من ١٢٩٠

ويبقى السؤال كما هو . هل يعتبر التابع حارس أم لا ؟

سوف نحاول فيما يلي وضع معيار لتحديد ذلك .

### ثالثا - معيار القول باعتبار التابع حارسا :

٣٦ - لقد أكد القضاء في فرنسا تعارض صفتي التابع والحارس ، وقضى (١) ، تأكيداً للتعارض المذكور ، بأن التابع لا يعتبر حارسا أثناء ممارسته لوظائفه المخولة اليه من المتبوع ، وإنما الآخر يمارس بواسطة التابع سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة على الشيء .

وكان تركيز النقض الفرنسية على مثل هذا التعارض : على حكم لها بتاريخ ١٩ فبراير ١٩٥٨ (٢) قضى من جانبها بأن هناك تعارضا بين فكرتي التابع والحارس ، بعد تأكيدها مبدأ « تبعية الحراسة وعدم ازدواجها » والذي رفضت نتيجة له مسطرة كل من المتبوع والتابع على أساس اعتبار كل منهما حارسا .

على اثر طعن في حكم استئناف موندليه الصادر في ١٨ نوفمبر ١٩٥٦ والذي قررت بمقتضاه في حالة وقوع حادث من سيطرة يقسدها تابع لم يثبت على عاتقه أى خطأ ، التزم كل من التابع والمتبوع على أساس المسادة ١/١٣٨٤ على سبيل القضاء باعتبارهما حارسين

ولكن كان من الأمور البديهية أن يلحق هذا الحكم مصيره المحتوم بالإلغاء . لأنه من لم يثبت خطأ على ملحق السائق التابع ، فإن الضرر لم يكن في مقدوره مقابلة المتبوع بهذه الصلة ، وعلى ذلك فقد انحصرت المسألة في نطاق المسؤولية من الأشياء حيث قوت المحسنة العليا أن مالك السيارة المتبوع هو المسئول على أساس صفة كحارس ، لأنه له وحده عناصر تلك الحراسة : الاستعمال ، والتوجيه ، والرقابة على الشيء ، دون التابع الذي يخضع لأوامره وأوامره .

(١) Trib. Civ. CHINON : 2-3-1949 : Sem Juride. 1950-2-5621

CASS. Civ. 19-2-1958. b.D. 1950 P. 331

(٢)

CASS. Civ. 16 et 16 Mars 1960 :

وق نفس الحق : انظر

Gaz. pal. 1960-2-57-9-11-1960. D. 1961, Somm. P.27-

18-1-1961 : Bull. Civ 1961-2-32, No 47-31-3-1962 : Bull

Civ. 1962-2-231, No 326

وعلى نفس الوثيقة : « أنظمت التفتيش الفرنسية هذا التفتيش بين صفتي الحارس والتابع وجاء في حيثيات حكمها (١) : « حيث ان الحراسة تبادلية ليست مزدوجة alternative non cumulative » .

« وحيث ان الدعوى مؤسمة على المسادة ١/١٣٨٤ فان محكمة الاستئناف لا تستطيع دون مخالفة نص المسادة ١٣٨٤ ، ان تقرر مسئولية ( التابع ) بهذه الصفة ( حارس ) ، في الوقت الذي يتمتع فيه بتبوعه وحده بصفة حارس سيارة النقل التي سببت الضرر » .

ويبدو ان هذا الاتجاه ، قد اثار — على غير حق — انقلابا لدى القضاة (٢) الذي لم يتردد في اعطاء تأييده لهذا التعارض .

٣٦١ — وفي تقديرنا ، فان الحراسة بموجب اتجاه القضاة السابق لا تكون الا لشخص واحد دون اثنين ، وانها يجوز انتقالها من شخص لآخر .

واذا حققنا النظر أدركنا لاول وهلة ان التعارض بين صفتي الحارس والتابع قد ورد — بحق — في موضعه الصحيح بقرنا من مبدأ تبادلية الحراسة وعدم ازدواجها . وفوق ذلك فان تعارض من جانب واحد في نطاق علاقة التبعية كما انه تعارض ليس مطلقا . ويتضح كل ذلك من الاحكام السابقة .

فلك ان مفهوم مبدأ تبادلية الحراسة وعدم ازدواجها هو ان الحراسة تكون لفرد واحد وتقبل الانتقال . وبناء على ذلك ، فلما ان تكون الحراسة للمالك المتبوع او لا .

لماذا كانت له ، فان ذلك يعني ان له عناصرها ، وانه له سلطة اصدار الاوامر والتعليمات للتابع فيما يتعلق باستخدام الشيء وهو يمارس وظائفه المسندة اليه من المتبوع . مما يؤدي بنا الى القول بان التابع يخضع بدوره لتلك الاوامر والتعليمات .

CASS, Civ. 20-12-1966 : Bull. Civ. 1966-2-684 No 978

28-5-1984 : Dull. Civ. 1984-2-316 No 421

12-7-1966 : Bull. Civ. 1966-2-546 No 780

PIERRON : chron. Sem. Jurid. 1968-X-1437

ان سلطات المتبوع مستقلة على الشيء ، باضاعة الى تكميدها بخضوع التابع وارتباطه مع المالك المتبوع بعلاقة تبعية ، يؤدي ولاشك في ذلك الى استحالة نسبة الحراسة للتابع الذي لا يتمتع بأى سلطة او استقلال على الشيء .

وما تجدر الاشارة اليه بعد ذلك ، هو انه مهما كان من أمرافكزته الاحكام التي عرضناها آتفا من تعارض بين صفتى التابع والحارس فانه لا يعدو في نظرنا سوى تعارض اقلية — بحق — تلك الاحكام بين علاقة التبعية منظورا اليها من زاوية التابع وبين الحراسة .

وعليه فان هناك ارتباطا بين وجود علاقة التبعية وما يصحبها من سلطة للمتبوع وخضوع من جانب التابع ، وبين وجود الحراسة للمتبوع ومن ثم عدم نسبتها للتابع هذا من ناحية ، ومن ناحية اخرى فان ارتباطا يقوم ايضا بين عدم وجود علاقة التبعية مع ما يصاحبها من زوال سلطة المتبوع وعدم خضوع التابع وبين امكن القول بنسبة الحراسة للتابع . ونستطيع القول مع الحالة الاخيرة ان التعارض بين صفتى التابع والحارس ليس تعارضا مطلقا .

ذلك ان القيد الوارد على هذا الاطلاق هو زوال علاقة التبعية ومن ثم صفة التابع الذي يصير حارسا للشيء باستخدامه لمصلحته الشخصية وهو ما هبرنا منه بالتابع غير المخلص . وقيل — بحق — بانه « ليس هناك تعارضا مطلقا بين صفتى التابع والحارس (1) كذلك » ان مركز الحارس من المراكز المستقلة التي تتسم بعناصر خاصة تكونه ومن العبث الحاقه او مقابلته بأى مركز من المراكز القانونية الاخرى . وليس صحيحا القول بان ملك الشيء هو بالضرورة حارسه المسئول ، فضلا عن ذلك ، فليس صحيحا القول بان حائز الشيء الذي يقوم باستخدامه ، كمبا هو الامر بالنسبة لمركز التابع ، لا يمكن ان يعتبر حارسا مطلقا . والحقبة ان المالك يفترض انه حارس لانه يمارس عادة على الشيء السلطة الفعلية المميزة للحراسة ، وعلى العكس ... فانه يبدو لنا انه مما يتفق

GOLDMAN : thèse, op. Cit. 1946, P. 116, no 70 : نظر

BESSON : note, Rec. gen. I, J., 1958, : وفي هذا المض

P. 636, no 204

« اذا كانت النتيجة التي توصلت اليها النفس (تعارض صفتى التابع والحارس) لا شك فيها ، فان قيمتها ليست مطلقة » .

مع روح القضاء الحديث ، القول بأن التابع يفترض أنه غير حارس لأن ما يوجد فيه من تبعية من شأنه أن يستبعد عادة ممارسة سلطة مستقلة على الشيء . . . قريئين ممكن اثبات عكسهما . فيستطيع المالك المدعى عليه في دعوى مؤسسة على المادة ١١/١٣٨٤ اثبات أنه لم يكن حارسا لحظة الحادث ، لأنه فقد سلطته على الشيء ، ولايهم أن يكون انتقال هذه السلطة إلى الغير قد تم قانونا *regulierement* أو رغبا عنه ، وعلى العكس فإن المضرورة من حادث ، سببه شيء يتواجد بين يدي التابع ، يستطيع أن يثبت - وأن كانت مصلحته أقل في ذلك - أن التابع على الرغم من تبعيته قانونا ، في مركزا الحارس لأنه يمارس على الشيء سلطة فعلية مستقلة (١) » .

ويتضح مما تقدم أنه يتصور انتقال السلطات من المتبوع إلى التابع أي انتقال عناصر الحراسة ، أما رغبا عنه أو برضائه ، سواء كان رضاء صريحا أو ضمنيا ، بحيث يمكن القول في هذه الحالة ، والتابع يمارس على الشيء سلطات بصفة مستقلة ، أنه قد صار حارسا .

وهذا يتأتى بطبيعة الحال دون وجود علاقة التبعية ، ومن ثم يكون التابع مسئولا باعتباره حارسا بعد زوال صفته كتابع ، ولا مسئولية على المالك ، لابعثته حارس لزوال سلطاته وانتقالها للتابع ، ولا بصفته متبوع لزوال التبعية باستقلال التابع .

٣٦٢ - وعلى هذه النظرة جرى قضاء محكمة النقض الفرنسية في بعض أحكامها وقضى (٢) بأنه إذا كان مالك الشيء غير الحارس الذي أحدث الضرر والذي سلمه إلى تابعه ، يظل في الأصل حارسا له حيث يمارس المتبوع الحراسة بواسطة التابع ، فالأمر غير ذلك في بعض الحالات ، حيث ينتقل الالتزام بالحراسة ، المصاحب *Corrélatif* لسلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة ، إلى التابع . وقد عدد الحكم هذه الحالات على النحو التالي :

- (أ) إذا كان المتبوع قد أعار الشيء للتابع .
- (ب) إذا كان التابع لحظة الحادث ، يقوم باستخدام الشيء لمصلحته الشخصية بأجرة ضمنية من متبوعه .

GOLDMAN : thèse, op. Cit. 1946, P. 118-119, no 71

(١)

CASS. Civ. 6-6-1952 : Gaz. Pal. 1952-2-183

(٢)



(ج) إذا كان يستخدمه خارج نطاق وظيفته .

وتأسيسا على ذلك فإنه إذا ما أصاب الغير ضررا من الشيء الذي سلمه المتبوع للتابع ، فلا يكون للضرر ، في ظل حالة من الحصانات السابقة حيث فقد المتبوع الحراسة وزالت علاقة التبعية ، الا بتأسياسة التابع بصفته حارسا ولا دموى له قبل المتبوع .

وبناء على ذلك قضى (١) بأن الخادم الذي يقوم باستخدام سيارة سيده خلصة عنه ورغم حظره عليه ذلك فإنه يصير حارسا .

وقالت استئناف باريس (٢) :

— ان رب العمل الذي يترك سيارته تحت تصرف العاقل لمهمة محددة بإجازته الرجوع بها الى موطنه والعودة بسبب اضراب عمال النقل في المنطقة ، لا يكون مسئولاً من الحادث الذي يقع من العاقل أثناء استخدامه للسيارة في النزهة ، لا بصفته متبوعا ، ولا بصفته حارسا للشيء الذي أخذ خلصة منه حيث انه فقد الاستعمال والرقابة والتوجيه .

— وفي الواقع فإنه باستعماله السيارة للنزهة بعد عودته الى منزله فإنه ليس في ممارسته وظائفه وليس بتأسياسة وظائفه لحظا الحادث ، وان الفعل الذي سبب الضرر ليس له علاقة سببية مع ممارسة وظائفه ، وان الامر يتعلق بفعل مستقل عن علاقة التبعية ، ولا يؤدي الى مسئولية رب العمل لا باعتباره متبوعا ولا باعتباره حارسا للسيارة .

وواضح ، بغض النظر عن الحالة الاولى والثانية حيث يتم انتقال الحراسة برضاء المتبوع ، كيف ان التابع يصير حارسا بانتقال الحراسة اليه خلصة من المتبوع ورغبا عنه ، وهذه هي الحالة الثالثة .

فإذا ما كان هناك سائق يعمل لدى المالك ويتولى قيادة السيارة لحساب الآخر وقام باستخدامها خلصة من متبوعه في غير وقت العمل مثلا : من أجل مصلحة الشخصية ، وأخذ معه صديقه راكبا على سبيل المجاملة للقيام بنزهة ، فإن السائق التابع يصير حارسا ، كما يعتبر

CASS. Civ. 21-11-1956 : D. 1957, P. 51

(١)

PARIS : 22-10-1963 : Gaz. pal. 1964-1-191

(٢)

السارق كذلك ، حيث أن له سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة (١) ، ولا مسئولية من الحادث الذي يقع على عاتق المالك لأبصفته متبوع. لزوال علاقة التبعية ووقوع الحادث في غير وقت العمل ولأبصفته حارسا لانتقال الحراسة إلى التابع (٢) ، وان كان بغير رضا المتبوع : وهو ما قضت به النقض الفرنسية فيما يتعلق بالتابع غير المخلص (٣) .

وفي مجال الحالة الثالثة ، كان تدخل الدوائر المجتمعة (٤) ، لحكمة النقض الفرنسية التي فرقت بين ما إذا كان فعل التابع مستقلا عن وظائفه حيث لا تترتب مسئولية المتبوع بهذه الصفة ، وبين ما إذا لم يكن كذلك حيث تترتب مسئولية المتبوع ولو كان التابع قد تعسف في أداء وظيفته .

٣٦٥ — ولحجة سريعة عن الأحكام السابقة ، يلاحظ أنها وإن كانت مختلفة في أغلبها على إضفاء صفة الحارس على التابع إلا أن منها ما يثير الشكوك فيما تضمنه بهذا الخصوص ، وتقصد حكم النقض الفرنسية في

V. MAYNIER : thèse, op. Cit. 1950, P. 33

(١)

MAZEAUD : chron. op. Cit. Rev. tr. Civ. 1952, P. 502, no 15

BESSON : note, op. Cit. Rec. gén. L. J. 1958

(٢)

حيث قال : « أن المتبوع لا يكون مسئولا عن فعل التابع إلا إذا تسبب في أحداث الغير أثناء ممارسته وظيفته ، ومن هنا ، فإذا استخدم التابع القوة خارج نطاق وظيفته ، فلا يبرر حارسا ويقتضى صفة كاتب ولا تكون الحراسة للمتبوع ، ويتم هذا العكس إذا خرج التابع من حدود وظيفته واستخدم السيارة خاصة من رب العمل لأصلحه الشخصية » .

V. aussi : BÉCQUE : chron. op. Rev. tr. Civ. 1952.

لبعد أن نرى التغير يمكن اعتبار التابع حارسا إذا كان يتصرف في نطاق ممارسة وظيفته ، قال : « أن الأمر يكون غير ذلك إذا كان الالتزام بالحراسة الذي يرتبط بسلطات الاستعمال والإدارة والرقابة قد انتقل إلى التابع ويحدث هذا بصفة خاصة إذا أماره المتبوع القوة ، أو عندما يستغني ( التابع ) خارج حدود وظيفته من أجل مصلحة خاصة . أن التابع يبرر حارسا باستخدامه القوة من أجل مآكده ومصلحة الشخصية ربما من إرادة المتبوع » .

(٣) أنظر من أحكام القضاء حيث اعتبر التابع غير المخلص حارسا :

CASS. REQ. : 18-10-1940 : Gaz. Pal. 1940-2-65

ومن أحكام الدائرة المدنية للنقض الفرنسية :

17-6-1946 : Gaz. pal. 1946-2-67

17-4-1947 : Sem. jurid. 1947-2-3642 :

CASS. ch. Réunion. 9-3-1960

J. C. P. 1960-2-11559

١٩٥٢/٦/٦ (١) . فبعد أن أكتت الحكمة مبدأ أصليا مؤداه احتفاظ المالك المتبوع بحراسة الشيء الملبس الى التابع قالت بأن الامر يختلف في ظروف معينة ينتقل فيها الالتزام بالحراسة بعناصره الثلاثة الى التابع وأن هذا يحدث بصفة خاصة في حالة معينة جاءت على النحو الآتي في حيثيات الحكم : « ... أو اذا كان التابع لحظة حصول الفعل الضار ، يستخدم الشيء لمصلحته الشخصية بموجب إذن ضمني من متبوعه ... »

فهل يفهم من ذلك إمكان تحقق مسؤولية التابع كحارس اذا كان استخدامه للسيارة بأذن المالك ، قد تم عن طريق اخذه راكبا على سبيل المجاملة وكان ذلك لمصلحته الشخصية بأن كان الراكب صديقا ؟ في الواقع يجب أن نفرق بين عرضين :

### الفرض الاول :

أن يأذن المالك المتبوع لتابعه بأن يستخدم السيارة في اثناء قيامه بوظائفه لمصلحته الشخصية بأن يجيز له أن يأخذ معه راكبا على سبيل المجاملة ، وكان الراكب صديق التابع مثلا ، ووقع حادث ، فاشك أن الضرور يجوز له في هذه الحالة الرجوع على المالك كمتبوع أو كحارس .

### الفرض الثاني :

أن يأذن المالك المتبوع لتابعه ، من الاصل ، أن يقوم باستخدام السيارة لمصلحته الشخصية ولخدمة تلك المصلحة ، بحيث يتم ذلك خارج نطاق ممارسة وظائفه .

فإذا ما أخذ التابع معه راكبا على سبيل المجاملة فله لايجوز .  
للاخير ، في حالة وقوع حادث ، الرجوع على المالك كمتبوع لتأويل علاقة التبعة بوقوع الفعل الضار خارج نطاق الوظيفة المسندة الى التابع من المتبوع ، كما لايجوز له أيضا الرجوع عليه باعتباره حارسا لانتقال عناصر الحراسة الى التابع الذي يسأل على أساس هذه الثقة لأنه يأخذ حكم المستعير .

وثمة ملاحظة أخرى سنجلها على القضاء السابق الا وهي أن مجرد الحيرة المادية للشيء من جانب التابع لا يكفي في حد ذاته لترتيب النتيجة السابقة الملاحظة في اعتبار التابع حارسا . وقد ضمننا النقض .

الفرنسية هذه الملاحظة في احكامها وقضى (١) بأن انتقال الحراسة لا ينتج التوجيه والرقابة لفائدة Profit شخص آخر وليس الامر كذلك — بالضرورة من واقعة كون الشيء في حيازة Possession الغير وقت احداثه الضرر ان الحيازة المادية لاتؤدي الى هذه النتيجة الا اذا تمت بموجب عقد ، او في ظروف تدل على ان المالك قد فقد كل سلطات التوجيه والامر Commendement

كذلك قضى (٢) ، بأن انتقال الحراسة لا يستتج بالضرورة من واقعة ان الشيء كان بين يدي الغير لحظة حصول الواقعة الضارة ، وان حيازة الشيء مائتيا لاتؤدي الى هذه النتيجة الا في حالة وجود عقد يتضمنها (٣) ، او في حالة فقد سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة .

ومن ثم ، يكون قد دبر قضاء ذلك الحكم الذي قضى ، بعد ان كشف relevant ان التابع كان لحظة الحادث يستخدم الشيء وفق الشروط التي ترك له المتبوع ايز تقديرها Conformement aux conditions dont le commettant l'avait laisse Juge بأن المتبوع يحتفظ بالانتفاع Jouissance مع السلطات اللازمة Corelatifs التي تميز الحراسة ولو كان التابع قد خول قيادة السيارة للغير .

وقد اكدت ذلك محكمة استئناف بورديو (٤) في حكم يتعلق بالانتقال مجاملة وتعاليت : ان انتقال الحراسة لا يقع الا بعقد او عندها يستخلص من الظروف دون مالبس او غموض ان المالك يقصد التخلي عن سلطات

CASS. Civ. 24-10-1956 : Gaz. Pal. 1956-2-423. (١)

CASS. Soc. 18-9-1960. op. Cit. (٢)

(٣) وفي ذلك قالت الدائرة الفنية لمحكمة النقض الفرنسية ، ان من ترك له الشيء تمت تصرفه المطلق بموجب عقد يكون له الحراسة خلال فترة هذا العقد خاصة فيما يتعلق بالموظف الذي ترك له ربه الممل وتمت تصرفه بملا للسكن Un local d'habitation ولم يطلق أى أوامر او تعليمات بخصوص تشييل الممل

CASS. Civ 23-11-1961 : J. C. P. 1961-4-183

وقضى أيضا بأن رئيس الفرقة التي وضعت تحت تصرفه الكابل سيارة يسألها يكون حارسا لها .

PARIS : 15-3-1968. Gaz. pal. 1968-2-111

BORDEAUX : 19-4-1967 : J. CL. Respons. civ. (٤)

fasc. B, P. 3, No 83

كما جاء في الحكم — عندما يعهد Chargée مالك سيارة الى شخص من الغير بقيادة سيارته لتوصيل صديق له ( المالك ) الى موطنه .

٣٦٦ — وبعد كل ما تقدم ، فإن حالات معينة ، يمكن أن يكون فيها التابع حارسا ، نستطيع أن نحصرها فيما يلي :

أن يتم انتقال الحراسة الى التابع ، انتقالا يتضمنه عقد يبرم بهذا الشأن ، أو اذا كان هناك من الظروف ما يدل على انتقال الحراسة للتابع ، سواء بثبوت قصد الناقل بالتخلي عنها ملوعا بانذ ضمنى منه للتابع باستخدام السيارة لمصلحته الشخصية خارج نطاق الوظائف التي استند المتبوع اليه مهمة ممارستها ، أو بل يكون التابع قد قام باستخدام سيارة المتبوع من أجل تزهة ، خلسة ورغبا عنه ، وتقباه بأخذ راكب على سنبل المجاملة ، حيث قلنا باعتبارها حارسا في هذه الحالة مثل السائق .

٣٦٧ — ولم يكف البعض بالاعتراف بذلك وإمكان تحقق مسؤولية التابع كحارس ، بل ذهب الى أبعد من ذلك ، بعدم ترتيب هذه النتيجة ، الخاصة بمسؤولية التابع كحارس ، وإنما التصميم على بقاء مسؤولية المتبوع في هذه الحالة أيضا ، أي في حالة اعتبار التابع حارس .

وقيل بإمكان احتجاج المضرور ضد المتبوع بقرينة المسؤولية التي تقع على الحارس التابع . وتكمن تلمة ذلك — في نظرهم — في أن مسؤولية المتبوع عن فعل تابعه في هذه الحالة انما تفسر بحلول Substitution الاول محل الثاني ، وأخذ المتبوع محل التابع في مواجهة المضرور (١) . ومؤدى هذا الرأي « أنه اذا أخذ السائق التابع « سيارة متبوعه خلسة عنه ، وأخذ معه صديقه للتزهة ووقع حادث ، فإنه يجوز للراكب مجاملة الذي أصيب في الحادث ، أن يرجع بالرغم من صيرورة التابع

---

MAZEAUD : chron. op. Cit. Rev. tre Civ. 1952.

V. aussi : L'EFEBVRE : thèse, op. Cit. 1941, P. 103.

PIERON : « Des liens entre les présomptions des responsabilités de l'article 1384 du code civil. sem. Jurid. 1947-1-654 .

DOR : « Lanotion de preposition dans la responsabilité civile ». thèse PARIS, 1956 P. 266

CAMBOURN : « Les limites la responsabilité civile du commettant de fait de Ses preposes » thèse PARIS, 1968, P. 134

حارسا ، على المتبوع بصفته هذه . نتيجة لا يمكن التسليم بها نظرا لما يلي :

(١) أن هذا الرأي يتعارض مع مقتضى (١) به من أن مسؤولية السيد من فعل تابعه انما هي مسؤولية استثنائية تقتضاهما القاتون على خلاف الاصل الا يسأل المرء الا عما يسر عنه شخصا ، فيجب عدم التوسع فيها .

(٢) أن هذا الرأي يضيف في الواقع ، نوعا جديدا من المسؤولية لا يميزه القاتون .

(٣) لما كان مؤدى هذا الرأي استمرار وجود علاقة التبعية حتى تتحقق مسؤولية المالك المتبوع من فعل الشيء الموجود في حراسة التابع ، وأن وجود مثل هذه العلاقة هو امر مسلم به اذا جاء استخدام التابع للشيء في حدود وظائفه ، فان ما ننكره هو اقامة هذا الرأي مسؤولية المتبوع على أساس تلك العلاقة مع زوالها في الواقع باستخدام التابع للشيء من أجل مصلحة الشخصية وتمتعه بكل السلطات عليه .

أن هذا الرأي قد خلط في الواقع بين مسئوليتين لكل منهما مجالها للتمييز ، المسؤولية من فعل الغير وهدفها حماية المضرور من فعل التابع والمسؤولية عن الأشياء وهدفها حماية المضرور من فعل الشيء .

(٤) أن هذا الرأي ينطوي ، وهذه نتيجة مفرغة من النقد السابق على مخالطة كبيرة لانه باعتبار التابع حارسا فان من مقتضيات ذلك زوال علاقة التبعية باستقلاله في خصوص سلطاته على الشيء فكيف يقال بمسؤولية المالك كمتبوع وليس له أى سلطة على السائق الذى فقد بدوره صفة التابع .

---

ومن الفقه المصرى : سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص ٣٩٩ رقم ٤٤١  
وقول محكمة النقض المصرية : أن مسؤولية المتبوع من افعال تابعه غير المشروعة ،  
مبنيولوجية . محورها الفعل غير المشروع ، وهي لا تقوم في حق المتبوع الا حيث تتحقق مسؤولية  
التابع بناء على خطأ واجبة اياه . أو خطأ مقترن - ١٩٦٤/٢/٢٠ . مجموعة للنقض  
١٩٦٤ ، ص ٢٤٠ رقم ٤٢

(١) محكمة القاهرة الابتدائية في ١٩٥١/٥/٨ ، مجلة المحلابة لسنة ١٩٣٢ ، العدد  
الاول من ٧٦ رقم ٢٤  
ونظروا بالفرنسية أيضا في نشرة التشريعات والقضاء المصرية ، ١٩٥٢ ، ص ٥١

(٥) ان هذا الرأي يؤدي الى نتيجة لا يمكن قبولها في نطاق تقسيم الحراسة الى حراسة جوهر وحراسة استعمال .

فإذا كان الشيء مملوكا للتابع ويخضع في استخدامه لوابر المتبوع ثم قام التابع باستخدامه لمصلحة الشخصية وأخذ معه راكبا على سبيل المجاملة ، ووقع حادث ترتب عليه إصابة هذا الراكب ، وثبت أن الحادث يرجع الى عيب في الشيء فان مؤدى ذلك ، وحراسة الجوهر على عاتق التابع مما يستوجب مسئوليته بصفته كحارس ، تحقق مسئولية المتبوع من فعل شيء لاعلاقة له به على الإطلاق وهذا لا يمكن قبوله (١) .

### ٣٦٨ - خلاصة :

تأسيسا على ما سلف بيانه ، فانه يمكن القول بأن التسليم الذي يأخذ معه راكبا على سبيل المجاملة في سيطرة المالك من شأنه أن يؤدي الى ترتيب مسئولية الآخر باعتباره متبوعا إذا كان الحادث الموجب لتلك المسئولية قد وقع في نطاق ممارسة التابع لوظيفته حيث اذن سابق من المالك المتبوع بذلك .

وبذلك تتحقق مسئولية المالك كمتبوع اذا كان هذا النقل قد تم من التابع الذي تجاوز حدود وظيفته بتجاهل حظر الاول عنييه ذلك ، ولكن بشرط اثبات حسن النية والمائل في أنه كان يتعامل مع السائق التابع على أنه يتصرف لحساب متبوعه . كل ذلك يتطلب اثبات الضرر لخطأ التابع .

ويترتب على ذلك بحكم المنطق عدم مسئولية مالك السيارة كمتبوع في غير الحالات السابقة ، حيث لا يكون المتبوع قد صرح بهذا النقل أو كان التابع قد قام به رغم حظر الاول عليه ذلك ، أو اذا كان الضرر سببه النية ، وقبل الركوب مع ملبه بالحظر المذكور .

والسبب في ذلك ، وهذه بديهية من البدايات ، هو زوال علاقة التبعية واعتبار ان فعل التابع لاعلاقة له بالوظيفة التي يمارسها وهذا

( ١ ) انظر من معارضى هذا الاتجاه :

COLIN et CAPITANT : trait. dr. Civ. 1959, t. P. 690, No 1214

BEUDANT : cours. dr. Civ. 1952, t. IX bis. P. 113, No 483

LESTANG : thèse, op. Cit. 1961, P. 213-214, No 221

شرط جوهرى لتحقيق مسئولية المتبوع . هذا فيما يتعلق بالمسئولية عن فعل الغير في النقل مجاملة .

اما فيما يخص بعلاقة هذه المسئولية ، بالمسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة ، فانه يمكن القول بان مالك السيارة ، الذى يمكن ان يتحقق مسئولياته كمتبوع عما اصاب الراكب مجاملة في سيارة يقودها تابعه ، يمكن ايضا وهذا امر طبيعى ، ان يقلض من جانب المفرور على اساس قواعد مسئولية حارس الاشياء .

والسبب في ذلك هو انه طالما ان فعل التابع قد وقع محققا لمسئولية المتبوع ، في نطاق ممارسته لوظيفته ، مما يفترض معه قيام علاقة التبعية ، ومما يؤكد من ناحية اخرى سلطة المتبوع على الشيء وحقه في اصدار الاوامر والتعليمات فيما يتعلق باستخدام التابع للشيء ، فان ذلك يوجب القول بان سلطة المتبوع تفترض بالتبعية توافر عناصر الحراسة في جانبه ، وان هذه السلطة وما يقابلها من خضوع من جانب التابع يؤدي الى انكار صفة الحارس على الاخير . ان علاقة التبعية تفترض وجود الحراسة في جانب المتبوع وتعارضها معها من جانب التابع .

وفي هذه الحالة يجوز للمضور الرجوع على المالك وله حق الخيار بين قواعد المسئولية عن فعل الغير والمسئولية عن الاشياء .

واذا كان ما ذكرناه توافرا متعلقا بمسألة مالك السيارة كحارس يصدر فقط في حالة امكان مساطته كمتبوع ، فالامر غير ذلك يثبت في حالات اخرى لا يتحقق فيها ذلك ، وتشمل ، الى جانب الحالات التي ذكرناها من قبل بمسند عدم مسئولية مالك السيارة كمتبوع ومن ثم كحارس ، حالات اخرى يقوم فيها شخص بسرقة سيارة ويقتل راكبا على سبيل المجاملة ثم يقع حادث ، كذلك قيام سائق المالك بالاستيلاء على السيارة خلسة عنه ويقع حادث خلال نقل يقوم به لشخص على سبيل المجاملة . نفس هذه الحالات لا يمكن القول بمسئولية المالك كمتبوع لاستحالة اعتباره كذلك بالنسبة للسائق او التابع اخذ الحكم الاخير .

كذلك لا يمكن القول بمسئوليته كحارس لفقدانه عناصر تلك الحراسة ولاشك في ذلك .

في هذه الحالات يثور التساؤل ، خاصة اذا لم يثبت على عاتق التابع اى خطأ ، ممن يتحمل المسئولية ؟



واجابة على هذا التساؤل ، فانه قد خلص اليها بعد كل مباحثم .  
نكره خلال المبحث الاخير ، انه وان كان هناك تمارض بين مفكرتي الحارس  
والتابع ، الا انه تمارض وليس مطلقا ، بحيث يمكن اعتبار التابع حارسا  
في حالات معينة لانتقال الحراسة اليه ، اما بموجب عقد ، او في ظروفه  
لاتدع مجالا للشك في انتقالها اليه ذكرنا منها حالة التابع غير المخلص .

ونخلص من هذا الى تحديد شروط لاعتبار التابع حارسا :

(١) ألا يكون في الوسع مساطة ملك للسيارة بصفته متبوعا او  
حارسا .

(٢) ان تكون للتابع على الشيء السلطة المستقلة والكاملة في  
الاستعمال والتوجيه والرقابة .

فاذا ما ظلت هذه السلطة للمتبع ، فلا يمكن الرجوع على التابع  
كحارس « لان ملاقة التبعية تشكل مقبة امام استقلاله الذي يعتبر  
جوهريا لصيرورته حارسا » (١)

وهناك عدة نتائج (٢) تترتب على مساطة التابع كحارس :

(١) انه لايجوز رجوع المضرور ، في حالة اعتبار التابع حارسا ،  
على المالك لإبصلته حارسا نظرا لبدا تبادلية الحراسة وعدم اذتواجها  
ولابصلته متبوعا لزوال هذه الصلة منه .

(٢) انه يجوز للمالك ( المتبع ) اذا ما أصابه ضرر من الشيء الذي  
يستغذنه التابع والذي سبق أن قام بتسليمه اليه للقيام بالمهام التي  
استندها للتابع ، أن يطالب التابع بتعويض .

(٣) ان التابع الحارس لا يستطيع الرجوع على المتبع ، انهلايستطيع  
مقط الرجوع على من ساهم بخطئه في احداث الضرر .

---

BIJOT : chron. op. Cit. J. GL. Respons. Civ. 1970 ( ١ )

( ٢ ) انظر في نتائج هربية من هذا المعنى :

BEMOURES :

Les circonstances dans lesquelles la responsabilité  
Civile du commettant engagée " thèse PARIS, 1959,  
P. 96

## الختام

### نحو نظام موحد للمسئولية ناقل الاشخاص بصفة عامة

٣٦٩ — أن تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل بالمجان كان محلاً لتساؤل طرخته في مقبلة الرسالة .

وقد رأينا من خلال الدراسة كيف أن المسألة قد مرت — في فرنسا — على الاخص — بتطور كان على مراحل .

٣٧٠ — أما وقد ربطنا بين تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل بالمجان وبين التكيف القاتوني للعلاقة بين هذا الناقل والراكب معه ، فانه ليس من المستغرب الآن أن ترفض خضوع هذا الناقل — سواء كان النقل مجاملة أو كان لمصلحة الناقل — لقواعد المسؤولية العقدية ، وذلك بعد أن بات عدم وجود العقد في النقل المجاني حقيقة حتمية لا راء فيها .

٣٧١ — وإذا كانت نتيجة ذلك تتمثل في أن مسؤولية الناقل بالمجان لاتعدو كونها مسؤولية تقصيرية ، فالتنا عرضنا خلال الدراسة كيف أن التطور قد بدأ في فرنسا بتطبيق المسؤولية التقصيرية على أساس اثبات الخطأ في النقل مجاملة — وهو أمر محل تأييد القضاء والفقه في مصر لأن — دون الوجه الآخر للنقل المجاني حيث طبق المسؤولية عن الأشياء في النقل القائم على مصلحة للناقل وهو أمر لم يعره القضاء في مصر .

ولما كان الحل الاخير قد ورد في مجله الصحيح ، فانه كان من الطبيعي أن يرد التطور ليلحق بالوجه الاول ( النقل مجاملة ) ونظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل فيه .

وقد تمثل هذا التطور فيما لحق اثبات الخطأ من مرونة وصقلت في النهاية الى ايجاد قرينة بالخطأ على عائق الناقل مجاملة في نطاق مالمسئولية بنظام الخطأ الواقعي . وهي قرينة تتمثل الى حد كبير في نتائجها مع تلك المترتبة على المسؤولية عن الأشياء خاصة فيما يتعلق بإعفاء الضرور

من عبء الاثبات عملا في نطاق الخطا الواقع وتاثرتا في نطاق المسؤولية عن الاشياء .

لتمدل محكمة النقض الفرنسية - بحق - عن القول بضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة باعتباره أساسا لمسئوليته الى القول بمسماطته باعتباره حارسا على أساس قواعد المسؤولية عن الاشياء ، وتكون بذلك قد حققت المساواة بين الراكب في النقل مجاملة والراكب في نسل يتم لصحة الناقل .

وتد كان تأييدنا لذلك خلال دراستنا استنادا الى مبررات ذكرناها خاصة ما تعلق منها باعتبار الراكب مجاملة من الغير ووجود نظام اجباري للتأمين الامر الذي يؤدي الى القاء عبء التعويض في النهاية على شركة التأمين .

وبالإضافة الى ذلك فان النص الذي يقرر المسؤولية عن الاشياء في القانون المدني الفرنسي والمصرى لم يتضمن أى تفرقة بشأن تطبيقه ، فلماذا يقال بعدم تطبيقه اذا كان النقل بالاجان ؟

٣٧٢ - وإذا كان الامر كذلك بالنسبة للنقل المجاني ، افلا يمكن القول - توصلا الى نظام موحد لمسئولية ناقل الأشخاص بصفة عامة - بتطبيق قواعد المسؤولية عن الاشياء ايضا في النقل بعوض حيث يوجد عقد نقل ؟

غير بعيد من الذاكرة اننى قدمت خلال الدراسة مبررات في تأييد رد بالإيجاب على هذا التساؤل ، وذلك بعد تنفيذ أسباب المسؤولية المعقدية المنهمل في الالتزام بضمان السلامة . فقد فكرت أن عقد النقل لا يتضمن التزاما مثل هذا ، وأن ما يتضمنه هو التزام بعمل على عاتق الناقل مؤداه نقل الراكب في مقابل أجر . فالراكب من الغير بالنسبة للحادث ، ويدخل بالتالى في طائفة المضرورين الذين تحميم قواعد المسؤولية عن الاشياء .

فلذا ما أصيب الراكب بعوض فائتا نكون بصدد شخص أصابه ضرر من شيء في خزانة آخر ، ويكون له التمسك بقواعد المسؤولية عن الاشياء ضد الحارس للخصوص على تعويض .

ويجب أن يلاحظ ، أن انتقادنا للالتزام بضمان السلامة والمسئولية المعقدية للنقل بعوض ، لايعنى اهدار حق الراكب المضرور ، بل ان حماية

فعاله سوف تكفل له في نطاق المسؤولية عن الأشياء . خاصة إذا أدركنا أن النتائج المترتبة على القول بالالتزام بضمان السلامة تتفق عملا مع تلك المترتبة على المسؤولية عن الأشياء ، وعلى وجه الدقة فيما يتصل باعفاء المضرور من عبء الإثبات وأسباب إعفاء الناقل من المسؤولية . فما يضير إذن من القول بتطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل بعوض خاصة وأن مميزات ترتب على ذلك سوف تعرض لها ؟

كذلك فإذا كان القضاء الفرنسي قد قال بالمسؤولية العقدية للناقل بعوض على أساس التزام بضمان السلامة افترض وجوده في عقد النقل ، وتم ذلك في سنة ١٩١١ في وقت لم تكن فيه المسؤولية عن الأشياء شمر الحياة — بخلاف الحيوانات والمباني — قد تبلورت بعدد في نطاق حوادث السيارات على وجه الخصوص ، فقلنا نقسائل :

الأ يمكن القول بأن تطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل بعوض هو الحق الذي كان سيأخذ به القضاء في فرنسا لو كان نظام المسؤولية عن الأشياء قد تبلور أمامه منذ ؟

٣٧٢ — قد تشور اعتراضات على القول بتطبيق المسؤولية عن الأشياء في النقل مجاملة . قد يقال بأن تطبيق هذه المسؤولية في هذا النقل يتناقض مع العدالة لأنه يتسم بالتشدد بالنسبة للناقل ويؤدي إلى المساواة بينه وبين الناقل الذي له مصلحة في النقل .

إلا أن اعتراضا مثل هذا مردود عليه من جانبنا بأنه تشدد ظاهري وكائب مع وجود التأمين الإجباري . وعلى أية حال قلنا نقول أنه يتعين على القاضي أن يأخذ في اعتباره عند تقدير مبلغ التعويض مجاملة الناقل وما إذا كانت للناقل مصلحة فيه . أن نظام المسؤولية الخطئية للناقل مجاملة لم يعد يوائم منطق العصر وضروراته التي تفرض — أراء كثيرة الحوادث — كفاية حق المضرور في الحصول على تعويض .

قد يثور اعتراض أيضا في نطاق النقل بعوض .

قد يقال أن التماثل في النتائج — من حيث عبء الإثبات — بين المسؤولية العقدية للناقل بعوض وبين تطبيق المسؤولية عن الأشياء انهما يعد مدعاة للاكتفاء بالمسؤولية العقدية على أساس الالتزام بضمان السلامة . ويمتدح دعاية لعدم بحث المسألة في نطاق المسؤولية عن الأشياء .

ونقول في رفض ذلك ، ان التوصل من خلال تحليل غير قانوني — يتمثل في افتراض التزام بضمان السلامة — الى نتائج تتعارض مع تلك القريبة على حل قانوني يتمثل في تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل يعوض حيث المجال الاصلى لها — لا يمكن ان يؤدي الى تبرير عدم قانونية التحليل الاول ، الذي ادى اليها ، ومن ثم لا يمكن ان يشكل تقييدا اهم ضرورة بحث المسألة في مجالها الصحيح حيث قواعد المسؤولية عن الاشياء .

٣٧٤ — اما وقد كان رأينا ماثل في تطبيق المسؤولية عن الاشياء في نقل الأشخاص ، فقلنا نضيف في دعمه — بالإضافة الى كل ماذكرناه من مبررات خلال دراستنا — عدة مميزات تترتب عليه في نطاق النقل مجاملة والنقل يعوض .

#### ٣٧٥ — مميزات تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة :

ان تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة يربط عدة مزايا شوجزها فيما يلي استخلاصا من دراستنا :

١ — انه خير ضمان لحق الراكب المضرور في التعويض . هذا الراكب الذي لم يعد يتحمل كاهله التزام تقيل باقيات خطأ النقل .

٢ — انه يؤدي ، ولا اثر للمجانية ، الى تجنب المشكلة المتعلقة بتحديد من يقع على عاتقه عبء اثبات مجانية النقل .

٣ — تقريبا مما سبق ، فانه لا محل لمشكلة الاحتجاج بمجانية النقل على الورثة مع تطرق المسؤولية عن الاشياء في النقل مجاملة .

٤ — انه يؤدي الى ضمان حصول المضرور على تعويض كامل في حالة التضامن لانه يمكنه — والفرص التسليم بتطبيق المسؤولية عن الاشياء في حالة التضامن — الحصول على تعويض من ناقله وحارس السيارة الاخرى .

#### ٣٧٦ — مميزات تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل يعوض :

ان هناك عدة مميزات تترتب على تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل يعوض ونوجزها فيما يلي :

١ — تتحمل الميزات بصفة عامة منها يترتب من اختلاف في الاحكام بين قواعد المسؤولية التقصيرية والعقدية (١) .

٢ — ان مسؤولية حارس الاشياء تقوم في مواجهة الجميع بخلاف الامر بالنسبة للمسئولية العقدية .

فالقول بالمسئولية العقدية للنقل بموضع من شأنه حصر آثارها بين اطراف عقد النقل . وازاء ذلك فقد لجأ القضاء الى فكرة الاشتراط لمصلحة الغير لتبرير تعويض اقارب المضرور المتوفى . الا ان تطبيق المسؤولية عن الاشياء يجعل ذلك غير ذي فائدة (٢) .

٣ — ان تطبيق المسؤولية عن الاشياء في النقل بصوفى يؤدي الى القضاء على بعض الفوارق المترتبة في نطاق المسؤولية العقدية ، وذلك في الحالة التي يثبت فيها ان الراكب قد اصيب بعد انتهاء عقد النقل والالتزام بالسلامة .

وبعد كل ما تقدم ، فان ما ينبغي ان يلاحظ هو ان تطبيق المسؤولية عن الاشياء يرتب هذه الميزات ، ولو كانت السيرة المستخدمة في النقل لا تنور بقوة الدفع الذاتي وانما يجرها حيوان ، سواء كان النقل بمقابل ايا كان نوعه ، او كان مجاني . اما النقل على ظهر دابة فانه لا يتبع غالبا — وان كان نادرا في الحياة العملية اليوم — الا بالمجان ، وتطبيق المسؤولية عن الاشياء بالنسبة للحوادث التي تقع في اثناءه . ويلاحظ انه من النادر ان يقع بغير نقل ، ذلك ان الراكب يكون في الغالب مستجرا للدابة .

وفي النهاية ، فاذا كان تطبيق المسؤولية عن الاشياء نظاما موحدا لمسئولية نقل الأشخاص يمثل خلاصة دراستنا ، فاني أرجو ان اكون قد وفقت في تاصيل واضع — بقدر الامكان — للموضوع محل الدراسة ، وبذلك باعتبار هذه الرسالة خطوة أولى على الطريق .

ولايسعني الان ، الا تسجيل الشكر العظيم لاستاذي الفاضل الدكتور احمد سلامة المشرف على الرسالة ، والذي كان لتوجيهاته القيمة افضل الاثر في الوصول بالبحث الى هذه الصورة .

(١) انظر في اختلاف المسؤولية العقدية والتقصيرية : المستهيري ، الوسيط .

المصادر ، رقم ٥١٠ من ٧٤٩ — ٧٥٠

LARDENNOIS : thèse, op. Cit. 1935, P. 154-155

## المراجع

### أولا : المراجع باللغة العربية

- أبو زيد رضوان : القانون الجوى ١٩٧٢ .  
: تطور طبيعة ومدى مسئولية النقل الجوى  
الدولى للأشخاص ونظم التأمين عليهما  
بحث فى مجلة العلوم القانونية والاقتصادية  
يناير ١٩٧٤ .
- أحمد سلامة :  
: الرهن الطليق للمنقول ١٩٦٨ .  
: مذكرات فى نظرية الالتزام ١٩٧٤ .  
المدخل لدراسة القانون ، الكتاب الأول  
( نظرية القاعدة القانونية ) ١٩٧٤ .
- اسماعيل غانم :  
: مصادر الالتزام ، ١٩٦٨ .  
: الوسيط فى شرح القانون المدنى الجديد ،  
مصادر الالتزام ، ١٩٥٢ .  
: الوسيط فى شرح القانون المدنى ، المعتقد  
الواردة على العمل ، ١٩٦٤ .
- أنور سلطان :  
: الموجز فى مصادر الالتزام ، ١٩٧٠ .  
: مسئولية الناقل الجوى فى القانون  
المقارن ، ١٩٦٦ .
- حسن عكوش :  
: المسئولية المدنية فى القانون المدنى  
الجديد ، ١٩٥٧ .
- حسين عامر :  
: المسئولية المدنية ، ١٩٥٦ .  
: مصادر الالتزام ، ١٩٦٣ .
- حلمى بهجت بدوى :  
: النقل بغير عوض ، مجلة القانون  
والاقتصاد ، السنة الثانية .
- سعد واصف :  
: التأمين من المسئولية - ١٩٥٨ .

- سميد وأصف : شرح قانون التأمين الإجبارى ،  
١٩٦٢ — ١٩٦٣ .
- سليمان مرقس : الفعل الضار ، ١٩٥٦ .  
: نظرية المقد ، ١٩٥٦ .
- : الوجيز فى شرح القانون المدنى ، ١٩٦٤ .
- المرحوم عبد الحى حجازى : النظرية العامة للالتزام ،  
المصادر ، ١٩٥٤ .
- عبد المنعم فرج الصده : مصادر الالتزام ، ١٩٦٠ .
- على البارودى : العقود وعمليات البنوك التجارية ، ١٩٦٦
- محسن شفيق : الوسيط فى القانون التجارى المصرى ،  
١٩٥٦ .
- محمد حامد رشوان : بحث فى مسئولية أمين النقل ، مجلة  
المحاماه السنة ٣٢ .
- محمد لبيب شنب : رسالة فى المسئولية عن الاشياء ، ١٩٥٧ ،  
شرح قانون العمل ، ١٩٦٦ .
- مصطفى كمال طه : الوجيز فى القانون التجارى ، ١٩٧٣ .
- مصطفى مرقى : المسئولية المدنية ١٩٣٥ — ١٩٥٦ .
- منصور مصطفى منصور : مذكرات فى مصادر الالتزام .
- يوسف برسوم : المسئولية عن الاضرار الناتجة من الاشياء  
الجاهدة ، ١٩٣٢ .





## ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية

### I — Ouvrages généraux

AUBRY et RAU : droit civil français, PARIS, 1951 t. VI par ESMEIN.

BAUDOUIN ( Louis ) : Traité pratique de la responsabilité en cas d'accident d'automobile ( QUEBEC ). TORONTO GANAD' 1955.

BEUDANT ( CH. ) : Les contrats et les obligations.  
cours de droit civil français. PARIS, 1952, t. IX bis, par RODIÈRE.

BOUJANGER et RIPERT traité de droit civil. PARIS' 1957' t. 2, obligation.

CARBONNIER ( J. ) : droit civil. thémis. PARIS, 1939 t. 2.

COLIN et CAPITANT : traité de droit civil. PARIS, 1959, t. 2, obligations - théorie générale, drufs réels principaux.

DALOG ( Rogemo. ) : Traité de la responsabilité civile BRUXELLES' 1864' t. 2.

DEMOGUE ( REN é ) Traité des obligations. PARIS' 1925.

DE PAGE ( HENERI ) Traité élémentaire de droit civil. blege DRUXELLES, 1964, t. 2.

GARDENAT ( Louis ) et Recci ( SAIMON ) : De la resposabilité civile ( Delits et cuasi délits ). PARIS' 1927

LALOU (HENERI) : Traité de la respnabilité civil, PARIS, 1962

MARTY ( GABRIEL ) et RYHAUD ( PIERRE ) : Droit civil Les bligations. PARIS, 1962, t. 2.

MAZEAUD ( H. L. J. ) : Lecons de droit civil. PARIS, 1966, t. 2, obligations.

— Lecons de droit civil. PARIS, 1968' t. 3, principaux contrats. Par JUGLART.

- MAZEAUD ( H. L. ) et TUNC : traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle. PARIS, 1965, t. 1 .
- NADEAU ( ANDRÉ ) : Traité de droit civil du QUÉBEC. MONTREAL, 1949.
- PIRSON (R.) et DE VILLÉ ( ALBERT ) : Traité de responsabilité civile extra -contractuelle. BRUXELLES, 1935.
- PIRSON ( ROGER ) : Droite belge de la responsabilité civile complément au traité pratique de la responsabilité civile de HENERI LALOU. PARIS, 1964.
- PLANIOL et RIPERT : Traité pratique de droit civile, PARIS, 1952, t. V. par ESMEIN.
- ROTHIER : Traité des obligations. PARIS, 1805.
- SAVATIER ( RENÉ ) : Traité de la responsabilité civile en droit Français. PARIS, 1961.
- STARCK ( BORIS ) : Droit civil. PARIS, 1972, t. 2- obligations.

## *II - Ouvrages Spéciaux*

- BEAUDONNAT (EMILE) : Des clauses de non-responsabilité et des l, assurance des fuates. PARIS, 1927.
- BESSON (ANDRÉ) : les conditions générales de l'assurance de responsabilité automobile obligatoire. PARIS, 1962.
- BLAISOT (A.) : commentaire Juridique et pratique du code de la route. PARIS' 1922.
- BONNE ( RENÉ ) et RLPPOL (JEAN) : la responsabilité civile des accidents causes aux tiers transportées a titre gratuit et titre interement dans : précis des accidents d'automobile. J. BEDOUR, PARIS, 1968. P. 254-268
- BORRICAND (JACQUES) : Le transport gratuit. PARIS, 1965
- BOUT (ROGER) b La gestion d'affaires droit français. PARIS, 1972.
- ABY ( Georges ) : Le contrat de transport terrestre. cour doctorat, faculté de droit du CAIRE, 1966-1967.

CAPITANT (H.) : Les principes fondamentaux du droit des contrats. cours de droit civil. doctorat' PARIS' 1932-1933.

CLAEYS (CH. EMMANUEL) : L'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobile, PARIS, 1962.

COCRAL et RIEDMATTEN : La responsabilité de l'usage des véhicules terrestres et le contrat d'assurance. PARIS, 1971.

DELPART (GERMAIN) : L'automobiliste au tribunal. PARIS 1927.

DURAND ( PAUL J. ) : Droit et pratique des transports terrestres. PARIS, 1971.

ESMEIN ( PAUL ) : L'acte à titre gratuit. Cours de droit civil. doctorat. PARIS, 1933-1934.

— La responsabilité civile. Cours de droit civil. doctorat. PARIS, 1949-1950.

— les preuves en droit civil. Cours de droit civil. doctorat. PARIS, 1955-1956.

GRANER ( REINER ) : La responsabilité civile d'accidents d'automobile sous considération spéciale du problème de la responsabilité en cas d'accident au cours d'un transport bénévole. PARIS, 1971.

GUIRAUD ( A. ) : La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles PARIS, 1932.

IMBRECQ (J.) : Les accidents de la locomotion et la Jurisprudence nouvelle. PARIS, 1933.

JOSSERAND ( LOUIS ) : Les transports. PARIS, 1926.

— Les mobiles dans les actes Juridiques PARIS, 1928.

— Cours de droit civil positif français. PARIS, 1933.

LOUP ( JEAN ) : La responsabilité de accidents causés par les automobiles PARIS, 1932.

MARTINE ( EDMOND NOEL ) : L'option entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle. PARIS, 1957.

MARTY ( GABRIEL ) : L'influence du fait fautif ou non fautif de la victime sur la responsabilité contractuelle et

d'ictuelle en droit français. STRASBOURG, 1967 .  
Dactylographiée.

MAZEAUD ( HENERI ) 1 - Lls grandes arrêts de la cowr de  
cossation dans el.damne de la responsabilité quasi  
dellctuelle de fait des choses inaninées . Cowr de  
droit civil. doctorat. Paris' 1952 - 1953.

MICHEL (JACQUES) : Grauitè en droit romain. PARIS, 1962.

NIBOYET ( J. P. ) : Questions sur responsabilité. cours de droit  
Civ. doctorat. PARIS' 1930-1931.

OVERSTAKE ( JEAN F. ) :- Essai de classification des contrats  
spéciaux. PARIS, 1969.

PIERRE ( JOSSE ) : Le problème des transports No 1 L'auto-  
mobile le chemin de fer. PARIS, 1934.

RAYNAUD ( PIERPE ) : Cours de droit civil, Licence 2 eme  
année. PARIS, 1967-1968.

RENARD ( HUBERT ) : L'automobiliste et la morale chréti-  
anne. PARIS, 1967.

RIEDMATTEN ( LEON De ) : La responsabilité du fait de l  
usage de tous véhicules terrestres et le contrat d'assu-  
ance VERSAILLES' 1945.

RIPERT (GEORGES) : La régime démocratique et le droit civil  
moderne PARIS, 1936.

— La regle morale dans les obligations civiles. PARIS,  
1949.

RODIÈRE : Droits des transports. t. 1 et 2, PARIS, 1953.

t. 3 fasc. 1, PARIS, 1960

t. 3 fasc. 2, PARIS, 1962

Manuel des transports terrestres et aériens. PARIS,  
1969.

RUTSEART (JOSEPH) : Le fondement de la responsabilité civile  
extracontractuelle. etude doctrine et des Jurisprudences  
contemporaines. BRUXLLS, 1930.

SEGUR (LOUIS) : La notion de faute contractuelle en droit civil  
français. IX' 1956.

SIOUFI (MARCEL) : Le transport gratuit en droit libanais et en droit français. PARIS, 1965.

TOULEMON (A.) : Toutes les questions pratiques sur l'acident d'auto. PARIS, 1962.

### III - THÈSES

ATALLAH (BORHAM) : Le droit propre de la victime et son action contre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire. PARIS, 1965 .

BARAUD (ROGER) : L'assurance des personnes transportées a titre gratuit PARIS, 1933 .

BEMOURES (Yves) : Les circonstances dans lesquelles La responsabilité civile du commettant engagée PARIS, 1969.

BENATHAR (MARC) : La responsabilité du transporteur aérien en droit français après le loi du 2 mars 1957 PARIS 1962

BENDAYAN (ROGER) : Des rapports de la responsabilité du fait des choses et de la responsabilité du fait d'autrui. MONTPELLIER, 1941.

BESSION (ANDRÉ) : La notion de garde de la responsabilité du fait des choses . 1927.

BICHOT (JACQUES) : L'autonomie de la responsabilité du fait des choses et du fait d'autrui devant la Jurisprudence contemporaine DIJON. 1933.

BOITARD (MICHEL) : Les contrats de services gratuits PARIS, 1941.

BROUILLONET (PIERRE) : Des contrats comportant une dette de Sécurité MONTPELLIER, 1934.

BUENO (GHAIRES ADRIEN) : Le limites actuelles de la responsabilité du transporteur terrestre de voyageurs PARIS, 1966.

CAMBOURNAC (FRANÇOIS, RENÉ, JACQUES) : Les limites de la responsabilité civile du commettant de fait de Ses présenté PARIS, 1968

- CAMGUILHEM (RAOUL) : La notion d'acceptation des risques sportif et le droit de la responsabilité civile, PARIS, 1961.
- CASSVAN (ELIE) : Des clauses de non - responsabilité PARIS 1929.
- CHAMPEAUX (JEAN) : Etude sur la notion Juridique de l'acte à titre gratuit en droit civil français STRASSBURG 1951.
- CHAPUS (RENÉ) : Responsabilité publique et responsabilité privée les influences réciproques de Jurisprudence administratif ves. PARIS, 1952.
- CHARFI (MOHAMED) : La responsabilité civile du transporteur non professionnel de personnes. PARIS, 1957
- CHARIER (PAUL) : De la responsabilité des propriétaires d'automobile en cas d'accidents. CEAR, 1926.
- CHATILLON (SUZANNE) : Le transport gratuit des personnes en automobile. LYON, 1929.
- CHEVALIER (JEAN) : La responsabilité civile des automobilistes et la Jurisprudence récente. PARIS, 1926.
- CLUZEL (FLÉIX) :- Essai Sur les clauses d'irresponsabilité PARIS
- COCAT (MARCEL) :- Du fondement de la responsabilité du victrurier du matière de transport de personne. PARIS, 1922
- CORDIER (PIERRE) : L'obligation de Sécurité de la personne du créancier. PARIS, 1946.
- CORESSI (ALEXANDRE) : De la responsabilité encourue automobilistes à raison des dommages causés par eux PARIS' 1928
- CORNU (GÉRARD) . Etude comparée la responsabilité d'élicuelle en droit privé et en droit public. PARIS, 1919.
- CORNU (MARCEL) - Des présomption de faute en matière de responsabilité civile. MONTPELLIER, 1929.
- COTTE (JEAN) : Le transport de passagers en droit aérien. PARIS, 1953.

- COURTEAUD ( PAUL ) : Essai sur l'évolution dans la jurisprudence récente du principe de l' autorité en civile de la chose Jugée au criminel. GRENOBLE, 1938
- CREMIEUX ( MARCEL ) : Li répartition des dommages corporels. responsabilité et 'garantie. ALX - MARSEILLE 1971.
- DEJEAN DE LA BATIE (NOEL) : Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français. PARIS, 1963
- DESCHIZEAUX (JEAN) : Influence du fait de la victime sur la responsabilité civile délictuelle - GRENOBLE, 1934.
- DOMAGES (ROGER) : La corps humain dans les commerce Juridique. PARIS, 1956
- MELLE : DOR ( MONIQUE ) La notion de preposition dans la responsabilité du commettant. PARIS, 1956.
- DORVILLE (ARMAND) : L'intérêt moral dans les obligations. Etude comparé sur principe du répanation pécuniaire des dommages non - econamiques. PARIS' 1901.
- DUPEYROUX (JEAN JACQUES) : Contribution à la theasie générale de l'acte a titre gratuit. TOULOUSE, 1955.
- DURAND (PAULJ.) : Des conventions d'irresponsabilité PARIS, 1931.
- DURVILLE (BERNARD) : Divergances entre la Jurisprudence de la cour de cass-ation et celle de conseil de l'état en matière d'accidents d'automobile. PARIS, 1951
- ESTORGES (J.) : - Du but dans les actes à titre gratuit. BORDEAUX, 1921.
- EXQUERRA ( RAOUL ) · L'indépendance de l'action hériditaire et de l'action personnelle des ayants droit à réparation à la suite d'accidents mortels de droit commun. TOULOUSE. 1943.
- FONTAINE ( ANDRÉ ) : L'acceptation des risques. PARIS, 1944.



- FREZEL (JOSEPH) :** La responsabilité civile du propriétaire d'une voiture automobile détournée par un préposé ou volée et l'assurance de cette responsabilité. PARIS, 1937.
- FROSSARD (JOSEPH) :** La distinction des obligations de résultat. LYON, 1969.
- GALINIER (RENÉ) :** De la responsabilité que incombe au propriétaire et au conducteur d'un véhicule . MONTPELLIER, 1931.
- GAVEAU (MICHEL) :** L'obligation contractuelle de sécurité en matière de transport des voyageurs par chemins de fer. PARIS, 1946.
- GRIBOUILLE (JEAN) :** La Jurisprudence relative de l'application de l'art. 1384 al 1 C. Civ. aux automobiles. PARIS, 1932
- GOIRAN (JEAN MARIE) :** Le contrat de transport et la garde des objets inanimés en cas de transport.
- GOLDMAN ( BERTHOLD ) :** De la détermination du gardien responsable du fait des choses. LYON, 1946
- HALLER (MARGUERITE) :** - Essai sur L'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit a réparation. PARIS, 1926
- HONORAT (JEAN) :** L'idée d'acceptation des risques dans la responsabilité civile PARIS, 1967
- HULOT (ANDRÉ) :** La responsabilité civile du transporteur bénévole en droit français, allemand, anglais, italien. LILLE, 1934.
- HUSSON (LÉON) :** Les transformations de la responsabilité. Etude sur la pensée Juridique. PARIS, 1947
- JAUFFRET ( CAMILE ) :** la responsabilité civile en matière d'accident d'automobiles. Etude compare de droit espagnol, italien et français. ALX. 1963.
- KOFFLER (ADOLPHE) :** La détermination Juridique du contrat de transport. PARIS, 1930

LAMBERT-FAIVRE (YVONNE) : De la responsabilité encourue envers les personnes autres que la victime initiale. le problème dit du " dommage par ricochet" LYON, 1959

L'ARDENNOIS (GÉRARD) : De l'application de l'article 1384 al I responsabilité du fait des choses en matière contractuelle. NANCY, 1935.

LARTGUE (PIERRE) : Le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées. TOULOUSE, 1931

LERRUN (BERNARD) : La responsabilité civile du gardien de la chose dommageable co-contractant de la victime. PARIS, 1944.

LEFEBVRE (LOUIS) : La responsabilité civile du fait à autrui et au fait des choses en matière d'accidents. LILLE, 1941.

LEFEVRE (PIERRE) - De la responsabilité civile au cas de transport gratuit des personnes par automobile, PARIS 1927

LEQUESNE (BERNARD) - De la responsabilité civile devant les tribunaux repressifs et l'article 1384 du c. Civ. PARIS. 1943

LESERVOLSIER (YVES) : - La responsabilité civile résultant de transport gratuit de personnes en droit français et en droit anglais. PARIS, 1964

LESTANG (GASTON DE) : Garde et préposition. BORDEAUX, 1961

LIBMANN (JEAN) : La théorie française de la responsabilité du fait des choses inanimées d'après la Jurisprudence contemporaine et la nouvelle interprétation belge de l'article 1382 du code civil. STRASBOURG, 1933.

MARTIN (FÉLIX) : De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles, PARIS, 1926.

MAYNIER (PHILIPPE) : La garde et son déplacement. contribution à l'étude de la responsabilité du fait des choses PARIS, 1950.

- MAZÈRES (JEAN ARNAUD) :** véhicules administratifs et responsabilité publique. TOULOUSE, 1960.
- MAZOUER (PAUL) :** De la théorie générale de la responsabilité des administrations publiques et son application en matière d'accidents d'automobiles. PARIS, 1944
- MIOCO (MIRCEA) :** La sécurité de la personne physique et la responsabilité contractuelle. PARIS, 1938
- MONNIER (ALBERTO) :** De la responsabilité civile du fait des choses inanimées et notamment des accidents causés par les véhicules automobiles. NANCY, 1926.
- MORCOS ( SOLIMAN) :** Essai d'une théorie générale sur les causes legales d'exoneration de la responsabilité civile contractuelle et delictuelle. LE CAIRE, 1935.
- MOREAU (JULIEN) :** De la responsabilité civile des voitures complaisance. RENNES, 1928.
- OGIER (LOUIS) :** De la responsabilité du transporteur dans les accidents de voyageurs. BORDEAUX, 1915
- O'MAHONY (YVES) :** De la réparation du préjudice subi par celui qui bénévolement porteaide ou secours à autrui. PARIS, 1942.
- PANET (RENÉ) :** La responsabilité civile des automobilistes et la Jurisprudence récent. MONTPELLIER, 1931
- PIROVANO (ANTOINE) :** Faute civile et faute pénal. essai de contribution a l'étude des rapports entre la faute des articles 1382-1383 du code civil et la faute des articles 319-320 du code pénal. NICE, 1964.
- POHIER (FRANÇOIS) :** L'obligation de Sécurité et la R. A. T. P. 2 Vol. PARIS, 1972
- POUPARD (YVES) :** - Les ayants droit d'une victime d'un accident d'automobile. responsabilité et assurance. PARIS, 1953.
- RABUT ( ALBERT ) :** De la notion de faute en droit privé. PARIS, 1946.

- RIVIÈRE ( P. LOUIS ) : Les accidents de la route et la responsabilité civile. PARIS, 1942.
- ROBINEAU (PIERRE) : Le clause pénale dans les actes à titre gratuit. PARIS, 1896.
- RODELIAS (ALBERTO) : - Du transport benevole. criteré et notion de faute. PARIS, 1960
- SIDI (GENEVÈVE) : Services gracieux et réparation du préjudice. Etude de responsabilité civile. PARIS, 1966
- SIDIBE (GEORGES) : - Les garanties resultat de l'assurance automobile obligatoire en france et au MALI. PARIS, 1975.
- STARCK (BORIS) : Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée. PARIS, 1947
- TAFFE (JEAN) : La responsabilité civile en dehors du contrat et de délit et du quasi délit. PARIS, 1921
- TAUPIAC (MAURICE) : La responsabilité du transporteur bénévole. PARIS, 1944
- TAUZIN (JÉAN) : Un exemple de socialisme Juridique en matière de responsabilité du fait des choses. l'article 1384 et les accidents d'automobiles. PARIS, 1929.
- TOURÈN (ANDRÉ) : De la responsabilité civile résultant des collisions de véhicules terrestres fluviaux et aérien. MONTPELLIER, 1932
- TSOLAKIS (CHRISTINE) : - La delimitation de la periode couverte par l'obligation de sécurité du transporteur. PARIS, 1972.
- VALLOIR (JEAN) : - Essai sur la notion d'acte à titre gratuit. etude technique Juridique. PARIS, 1919
- VANSTEENBERGHE (VICTOR) : les accidents de voyageurs et les droits des victimes. DIJON, 1905
- VASILIU (CONSTANTIN) : la portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs PARIS, 1925.

VÉ(ALBAN) : De la responsabilité civile du transporteur bénévole.  
MONTPELLIER, 1929

VOISINET (PIERRE) : la faute lourde en droit privé français  
DIJON, 1934.

#### IV - ARTICLES

— BANCAL (JEAN) : L'opplction réciproque de l'article 1384  
à propos des accidents de la route ( réparation des  
prejudice des deux gardiens, recommandations de La  
table rond 1964, preJudice de passagers arrêt pilastre)  
J. C. P. 1966-1-No 2039

BECCUE (EMILE) : Coexistence ou incompatibilité des présomptions l'egales en matiere de responsabilité civile.  
Rev. tr 1952' P. 309-324.

BEGUIN (JACQUES) : Clause pénal. Encycl. Jurid. 1972

BENATHAR ( MARCE ) : La responsabilité du transporteur  
bénévole et intéresse. Rev. gén. de l'air et de l'esp.1963  
P. 251-272 et P. 349-384.

BERAUD (R.) : PILASTRE renversé ou un révolution Jurispru-  
dentielle. Rec. gén. L. J. et Rep. comm. 1969.

BESSON ( ANDRÉ ) L'assurance automobile obligatoire en  
france. travaux de l'association Heneri CAPITANT  
pour la culture Juridique française. 1955. P. 187-196  
— Le transport gratuit et l'assurance. Rev gén. ASS.  
terr. 1958, P. 361.

— L'assurance automobile obligatoire. clol du 27-2-  
1958. J. C. P. 1959-1-1476

— Responsabilité et assurance automobile. colloque  
Juridique international. 1960.

BIJOT (JEAN) : Responsabilité du fait des choses. J. CL. de  
respnsabilité civile. 1970

BLAISOT (A.) : responsabilité des automobilistes a l'égard des  
tiers transportés gratuitement.

Rép. comm. 1926. P. 77, No 5554

— DE la responsabilité des autotobilistes a l'égard des  
personnes transportees gratuitement. J. ASS. 1928,  
P. 223-254.

BORE (JACQUES) : La chambre civile a-t-elle créé une présomption de faute à charge du transporteur bénévole ?  
D. 1963, chron. P. 21.

— Les arrêts de la chambre mixte du 20 décembre 1968 en matière de transport bénévole. J. C. P. 1969-1-2221

BOYER : contrats et conventions encycl. Jurid. 1971.

BRUNET ( J. P. ) : observations critiques sur les notions d'obligation de sécurité, de fait exonératoire et de faute.  
Gaz. Pal. 1952-1-24.

— Transport à titre onéreux. obligation de sécurité et faute, d'un tiers.  
Gaz. Pal. 1964, doctrine, P. 75-78

CAMERLYNCK ( G. ) : De la responsabilité contractuelle en matière d'accidents des personnes. Rev. tarit. L. J. 1931, P. 83.

CHAUVEAU : Examen Synthétique des questions de responsabilité civile Rev. crit. L. J. 1933. P. 306

CHEVALLIER (JEAN) : DE la responsabilité du fait des choses. Egypte ".  
Cong. intern. de l'assoc. H. CAPITANT, 1939, P. 503

CHUVEAU (PAUL) : - Le transport aérien gratuit. J. C. P. 1960-1-1556.  
— Transport aérien gratuit et lois 2 mars. 1967. D. 1967 chron. P. 147.

DEREUX (GEORGES) : Des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pu être établies .  
L. nouv. 1930. P. 151-160.

DE SMET : - La responsabilité du transporteur bénévole Rev. gén. ASS. Respnos. 1934, No 1435.

DURRY (GEORGES) : La réparation du dommage subi par un passager transporté à titre bénévole dans une voiture et causé par une collision avec un autre véhicule. Rev. tr. Civ. 1967. P. 170, No 15.

— Le passager d'un side - car, mortellement blessé dans un accident, peut -il prétendre à réparation intégrale.  
Rev. tr. Civ. 1969, P. 787, No 16

## الفهرس

|      |                                                                     |
|------|---------------------------------------------------------------------|
| صفحة |                                                                     |
| ٢    | مقدمة                                                               |
| ١٠   | خطلة الدراسة                                                        |
| ١٣   | الباب التمهيدي : المقصود بالنقل المجاني                             |
| ١٦   | الفصل الأول : المقصود بالنقل القائم على مصلحة الناقل                |
| ١٧   | المبحث الأول : تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة الناقل            |
| ٢٨   | المبحث الثاني : تأثير المصلحة الأدبية والمحتملة                     |
| ٣٨   | المبحث الثالث : ضور النقل الذي يتم لمصلحة الناقل                    |
| ٤٨   | الفصل الثاني : المقصود بالنقل بجمالة                                |
| ٤٩   | المبحث الأول : مفهوم النقل بجمالة                                   |
| ٦١   | المبحث الثاني : تميز النقل بجمالة عن غير الاحمال التي تقتطع ماله    |
| ٧٣   | خلاصة الباب التمهيدي                                                |
|      | القسم الأول                                                         |
| ٧٧   | مسئولية الناقل بالجمان في القانون الوضعي                            |
| ٧٩   | الباب الأول : مدى تطبيق أحكام المسؤولية المقدية في النقل المجاني    |
| ٨٠   | الفصل الأول : التكيف التعاقدي للنقل القائم على مصلحة الناقل         |
| ٩٠   | الفصل الثاني : التكيف التعاقدي للنقل بجمالة                         |
| ٩٢   | المبحث الأول : فكرة عقد النقل في النقل بجمالة                       |
| ١٠٧  | المبحث الثاني : عقود الخدمات الجمالية في النقل بجمالة               |
| ١٢٦  | المبحث الثالث : فكرة العقد المقدغير المسمى والفضالة في النقل بجمالة |
| ١٣١  | — خلاصة التكيف التعاقدي للنقل المجاني                               |
| ١٣٤  | — التكيف الصحيح للنقل المجاني                                       |
| ١٣٩  | الباب الثاني : الخطأ التعصري أساس مسؤولية الناقل بالجمان            |
| ١٤١  | الفصل الأول : ضرورة إثبات خطأ الناقل بالجمان                        |

صفحة

|     |                                                               |
|-----|---------------------------------------------------------------|
| ١٤٣ | المبحث الأول : إثبات خطأ الناقل بالمجان فمرط لتحقيق مسئوليته  |
| ١٦٠ | المبحث الثاني : الخطأ الجسم واليسير في النقل بجاملة           |
| ١٧٠ | المبحث الثالث : وسائل لإثبات خطأ الناقل بجاملة                |
| ١٧٢ | المطلب الأول : الإثبات غير المباشر لخطأ الناقل بجاملة         |
| ١٧٦ | المطلب الثاني : فكرة الخطأ الواقعي                            |
| ١٧٨ | الفرع الأول : مضمون الخطأ الواقعي                             |
|     | الفرع الثاني : نظام الخطأ الواقعي يتضمن قرينة قضائية تعادل    |
| ١٨٥ | في قوتها القرينة القانونية                                    |
|     | الفرع الثالث : شروط وعوامل تطبيق قرينة الخطأ الواقعي          |
| ١٩٦ | وتقييمه                                                       |
| ٢٠١ | الفصل الثاني : عبء إثبات بجاملة النقل                         |
| ٢١٨ | الفصل الثالث : الاحتجاج على الودعة بجمانية النقل              |
| ٢٢٨ | الفصل الرابع : مدى ملائمة النتائج المترتبة على الخطأ التقصيري |
| ٢٢٩ | المبحث الأول : تصادم السيارات في النقل المجاني                |
|     | المطلب الأول : قواعد المسؤولية عن تصادم السيارات في           |
| ٢٣٠ | العلاقة بين الحارسين                                          |
|     | المطلب الثاني : تمويض الضرر في النقل بعموض والنقل             |
| ٢٣٧ | القائم على مصلحة للناقل في حالة تصادم السيارات                |
| ٢٣٩ | المطلب الثالث : تصادم السيارات في النقل بجاملة                |
| ٢٤٠ | الفرع الأول : تمويض كلي على عاتق كلا الحارسين مناصفة          |
|     | الفرع الثاني : تمويض كامل يقع على عاتق حارس                   |
| ٢٤٤ | السيارة الأخرى                                                |
|     | الفرع الثالث : التزام حارس السيارة الأخرى بتمويض              |
| ٢٤٧ | نصف الضرر                                                     |
|     | المبحث الثاني : حجية الأمر المقضي به للحكم الجنائي على        |
| ٢٥٤ | القاضي المدني                                                 |



صفحة

## القسم الثاني

تأصيل مسؤولية الناقل بالإنجان (حول إمكانية تطبيق

٢٦١

المسؤولية عن الأشياء)

٢٦٥

الفصل التمهيدي : المسؤولية عن الأشياء وحوادث السيارات  
الباب الأول : اشتراك المضرور في استعمال الشيء ونطاق المسؤولية

٢٧٨

عن الأشياء

الفصل الأول : أثر اشتراك المضرور في استعمال الشيء دون مقابل

٢٨٠

في النقل بحاملة

٢٨١

المبحث الأول : استبعاد النقل بحاملة من المسؤولية عن الأشياء

المبحث الثاني : الأساس القانوني لاستبعاد النقل بحاملة من

٢٨٥

المسؤولية عن الأشياء

٢٨٦

المطلب الأول : التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشيء

٢٨٧

المطلب الثاني : فكرة الاشتراك في استعمال الشيء

٢٩٣

المطلب الثالث : فكرة الحراسة المشتركة

٢٩٧

المطلب الرابع : قرينة الخطأ على عائق الراكب بحاملة

٢٩٨

المطلب الخامس : نظرية تحمل التبعة

٣٠١

المطلب السادس : بحماية النقل

٣٠٢

المطلب السابع : فكرة قبول المخاطر

الفرع الأول : تطور فكرة قبول المخاطر في للنقل

٣٠٥

بحاملة وتحديد نطاقها

٣١٧

الفرع الثاني : تسكيف قبول المخاطر وتبرير أثره قانوناً

الفرع الثالث : تقدير فكرة قبول المخاطر وتحديد

٣٢٦

تسكيفها الصحيح

الفصل الثاني : أثر اشتراك المضرور في استعمال الشيء بموجب

٣٤١

عقد في النقل بعموض

صفحة

|     |                                                                                                   |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ٣٤٦ | الباب الثاني : نقل الأشخاص والمسئولية عن الأشياء                                                  |
| ٣٤٧ | الفصل الأول : النقل المجاني والمسئولية عن الأشياء                                                 |
| ٣٤٩ | المبحث الأول : موقف القضاء الفرنسى من تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل القائم على مصلحة الناقل |
| ٣٥٢ | المبحث الثانى : النقل بحاملة وتطبيق المسئولية عن الأشياء                                          |
| ٣٥٤ | المطلب الأول : مبررات تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل بحاملة                                  |
| ٣٥٦ | الفرع الأول : فكرة الغير فى النقل بحاملة                                                          |
| ٣٦٢ | الفرع الثانى : نظام التأمين الاجبارى فى القانون الفرنسى والمصرى                                   |
| ٣٧٩ | المطلب الثانى : تطبيق القضاء الفرنسى للمسئولية عن الأشياء فى النقل بحامله                         |
| ٣٨٠ | الفرع الأول : موقف القضاء الفرنسى قبل سنة ١٩٢٨                                                    |
| ٣٨٧ | الفرع الثانى : تطور القضاء الفرنسى بعد سنة ١٩٢٨                                                   |
| ٣٩٧ | الفصل الثانى : النقل بعوض وإمكان تطبيق المسئولية عن الأشياء                                       |
| ٤٠٣ | الباب الثالث : العلاقة بين المسئولية عن الأشياء والمسئولية عن فعل الغير فى النقل المجانى          |
| ٤٠٦ | الفصل الأول : مسئولية الناقل باعتباره متبوعا                                                      |
| ٤١٣ | الفصل الثانى : مسئولية الناقل المتبوع باعتباره حارسا                                              |
| ٤٢٦ | الفصل الثالث : مسئولية التابع باعتباره حارسا                                                      |
| ٤٤٤ | الخلاصة : نمو نظام موحد لمسئولية ناقل الأشخاص بصفة عامة                                           |



تطلب جميع منشوراتنا من

مؤسسة

دار الكتب الشريعة

للطباعة والنشر والتوزيع

الكويت شارع فهد السالم عمارة السوق الكبير  
بجوار المخازن الكبرى محل رقم ٢٥٠ أرضي  
ت : ٤٣٦٧٦٥ ص ٠ ب ٢٢٧٥٤